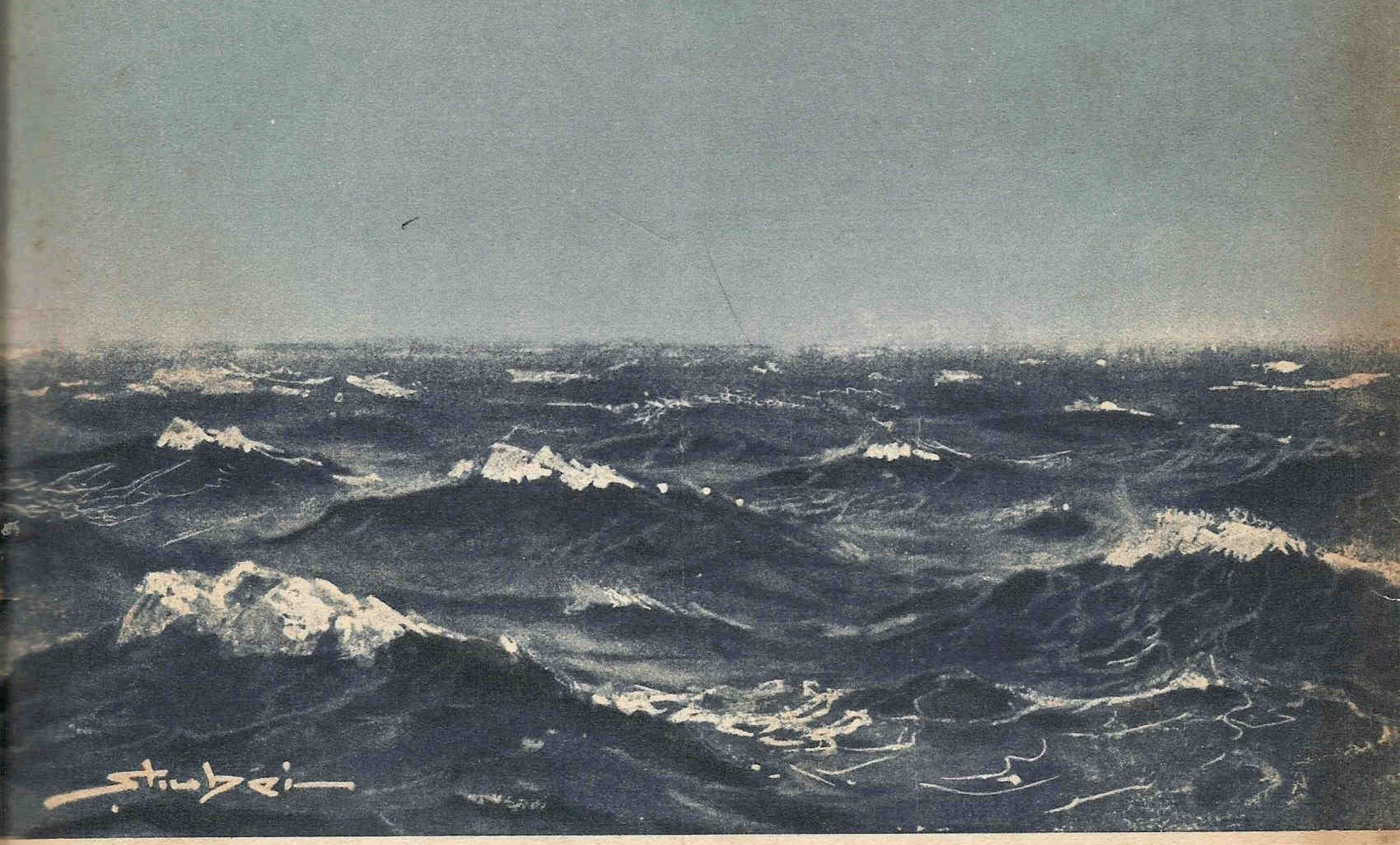
MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 1
IANUARIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Un an nou . . . . . *Marea Noastră*

No cure, no pay . . . . . *Moş Delamare*

Viitoarea conferinţă navală . . . . . *S.-Lt. Călin E. Botez*

Cariera marinărească . . . . . .

Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre . .

Odiseia vaporului Bucureşti . . . . . *C-dor Dumitriu*

„Theodore" operatorul . . . . . *H. P.*

Dramele mării . . . . . *Traducere de Koral*

Cronica: Reorganizarea companiilor de navigaţie germane; Situaţia tonajului dezarmat; Moartea învingătorului lui „Emden"; Activitatea Ligii Navale Italiene; Manevrele Navale Britanice de la Singapore; Din nou chestiunea paquebotului „Atlantique"; Colaborarea societăţilor de navigaţie maritimă şi aeriană; Uniunea Societăţilor de Navigaţie a Micei Inţelegeri.

Informaţiuni. Recenzii. Bibliografii.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 800

Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Pentru străinătate preţul dublu.

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei membrii majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori.

Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

UN AN NOU

Cu acest număr revista noastră de propagandă păşeşte în al patrulea an de activitate. Intemeiată de marinarul literat şi inimos Jean Bart, cu toate greutăţile de care se izbeşte orice instituţie nelucrativă, cei adunaţi în jurul ei au ţinut să ocolească toate bancurile, stâncile şi curenţii spre a se ţine pe drumul trasat de primul ei căpitan.

Care era acel drum ?

Propagandă cât mai intensă pentru luminarea cititorilor despre tot ce este în legătură cu apa, — dela marea cea mare până la pârâiaşele ce o întreţin.

Propagandă prin informaţiuni de tot ce se petrece aiurea, în ţări cu ţărmuri de mare microscopice, în cele fără nici un colţ de mare, — dar care dându-şi seama de ce însemnează marea, caută o eşire prin aşa zisele zone libere pe teritorii străine spre marea care e a tuturor de drept, numai a celor ce au înţeles-o de fapt.

Propagandă prin cunoştinţe marinăreşti, pentru a vedea şi la noi asociaţiile de mii de lopătari ce cotrobăesc apele curgătoare şi lacurile, căpătând în primul rând încrederea în sine atât de necesară.

Propagandă printre tineret cu concursuri scrise sau pe teren de Ziua Apelor, a Marinei.

Propagandă şi iar *propagandă* pentru ca ţelurile Ligei Navale Române să fie cât mai de grabă atinse, prin înţelegerea cât mai adâncă şi de cât mai mulţi a problemei apei la noi.

Căci nu trebue să se uite un lucru : tot românul iubeşte marea şi marina, dar nu le cunosc. Şi numai prin cunoaşterea lor vom reuşi a naţionaliza tot ce e în legătură cu apa, — vapoare, echipaje, furnizori, agenţii, etc. Cu cât vom purcede mai târziu, cu atât bătălia va fi mai greu de câştigat.

Când cehoslovacii vor să cumpere terenuri la Ecrene pentru a folosi marea de care ei sunt lipsiţi; când ţărmul mării noastre dela Eforie şi până la Mamaia e împânzit cu tabere cehe şi polone din cauză de lipsă de confort românesc ; când pavilionul nostru abia de se zăreşte în pădurea de pavilioane străine din portul nostru Constanţa ; când mărfurile şi pasagerii cari foloseau numai vapoarele noastre, azi, din cauza vechimii şi lipsei de viteză le ocolesc şi preferă nave poloneze şi italiene ; când numai străinii trag foloase de miliarde din şi pe apele noastre... nu se mai poate sta cu mânile în sân, *trebue să ne trezim.*

Pentru a ne trezi însă, trebue să ştim de ce şi ce trebue să facem. Acesta a fost şi este rolul revistei noastre:

Că nu l'a împlinit de cât parţial... o recunoaştem. Silinţa însă, toată silinţa ne-am dat-o. Strădania noastră ne-ar fi fost cu mult uşurată, — ca şi a suratelor ei *„Marea"*, *„Marina"* şi *„Orizontul"* cu aceleaşi năzuinţe, — dacă pentru miile de membri dornici de lumină ai Ligei Navale am fi avut concursul *tuturor competinţelor.*

Românul din păcate e modest. Marinarul, chiar când nu este român, suferă de aceiaşi boală. Modestia a ţinut legate mâinile multor camarazi în ale apei şi ne-a lipsit de preţiosul lor concurs.

Să sperăm ca cel puţin cu începerea anului acesta să fim în situaţia de a nu mai prididi cu alegerea materiei trimisă acestei *„tribune libere, deschisă celor ce vor să-şi spună cuvântul pentru a lumina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele naţionale comerciale pe apă, pentru a desvolta şi propaga în masele populare cultul mării"* cum s'a spus în primul articol din primul număr al revistei.

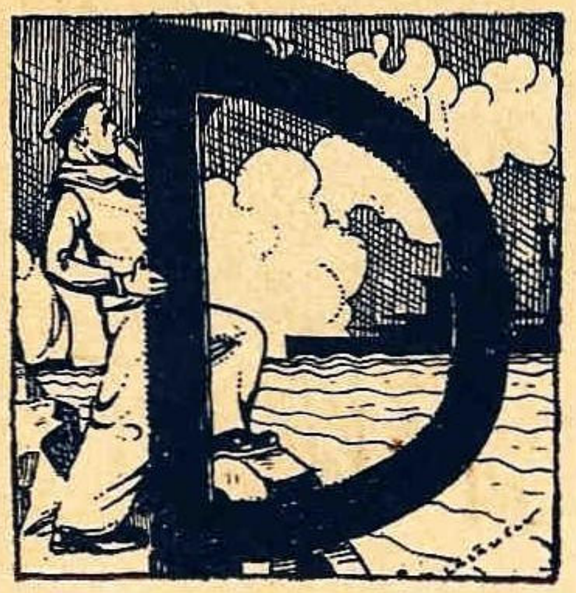
Aceasta cu atât mai mult cu cât de sus de tot, dela M. S. Regele, Augustul nostru Preşedinte, dela înalţii săi sfetnici s'a dat semnalul că a venit clipa să ne gândim serios şi la chestiunile navale sub toate aspectele ei.

„Marea noastră" nefiind decât organul de propagandă al L. N. R., lăsăm ca darea de seamă a activităţii Ligei să o redăm în numărul viitor.

Noi încheiem aceste rânduri cu urarea ca toţi cei adunaţi în jurul Ligei Navale să se bucure cât de curând de realizările ce cu atâta dor le aşteaptă şi cu rugămintea ca cei cari posed comori de cunoştinţe marinăreşti să fie cât mai darnici, să ajute cu scrisul lor pe cei ce ţin roata cârmei micuţei nave

MAREA NOASTRĂ

NO CURE, NO PAY



in cauza ceței ce le învălue țara, englezii vorbesc aproape cu gura închisă și cu dinții strânși, atât cât le îngădue luleaua de care nu se despart până la moarte. Din acestă pricină convorbirile lor sunt scurte, lapidare, sugestive. In cele patru cuvinte de mai sus, — cari de fapt sunt trei, — se ascunde o dramă întreagă, pe care cei ce nu trăesc în legătură cu apa, aproape nici nu o admit.

Așa, mai zilele trecute un cerc de oameni culți și inteligenți era revoltat contra salvatorului *„King Lear"* din Constanța, care a refuzat să plece în ajutorul vaporului *„Sesostris"* rămas fără conbustibil în largul mării, până acesta nu se angajează să plătească salvarea după formula de mai sus : *No cure, no pay.*

—Altă ideie îmi făceam de marinari : oameni nu numai viteji, învățați, îndrăzneți, dar și miloși, gata a-și sacrifica propria lor viață pentru a o salva pe a altora. Și acum... un vapor lansează desperatul S. O. S. iar căpitanul de pe alt vas, în loc să sară imediat în ajutor, stă la tocmeală.

—Aiurea, — adaoga un altul, — s'ar fi întrecut salvatoarele să-i sară în ajutor. Când vom avea și noi *Salvamarul* nostru ?

Și așa mai departe, fiecare căuta a-și exprima fie revolta contra mercantilismului celor de pe un vas care mai poartă și numele de salvator, fie regretul că societatea noastră de salvare, — *Salvamar*, — nu are încă nici măcar o bărcuță cu care să facă față nevoilor.

Dacă însă chestiunile maritime ar fi și la noi popularizate ca aiurea, dacă Liga Navală Română ar număra 70.000 membri ca cea bulgară sau un milion și jumătate ca cea polonă, atunci tocmeala salvatorului, cererea plății cu formula *„No cure, no pay"* ar fi fost găsită foarte la locul ei, umană chiar și nimeni nu ar fi confundat rolul lui *King Lear* cu al *Salvamar-ului.*

Trebue bine lămurit dela început că în marină se face mare deosebire între *navă* plus *marfă*, — materie brută asigurată înainte de a lua calea apelor și *echipaj*, — ființă viețuitoare, speranța și sprijinul celor de la uscat

Mila creștinească până la sacrificiu e îndreptată numai către *viața* semenilor și pentru salvarea ei se pierd uneori altele. Când S. O. S. străpunge văzduhul, aleargă toți cei ce-l prind în ajutor, fără a întreba de națiunea sau religia celui în primejdie. *Salvați VIEȚILE noastre* e adevăratul înțeles al semnalului. Și pentru așa ceva... nici un *„pay"*, nici un preț, nici o tocmeală.

Salvamar-ul e „asociația pentru salvarea naufragiaților în apele noastre" și nici de cum a navelor în perdiție. Ca atare chiar de ar fi avut bărci și vapoare salvatoare, nu s'ar fi gândit să se deranjeze să remorcheze pe gratis vaporul rămas fără combustibil în largul mării. Și niciodată, și nicăeri asociațiile similare cu numeroase stații de salvare nu s'ar gândi să aibă și vase de salvat vapoare, materia brută asigurată.

Prin urmare căpitanul și echipajul de pe *King Lear* marinari încercați tocmai prin misiunea comercială de salvator de nave, nu au călcat tradiția marinărească atunci când au întrebat : *plătești dacă te scap.* Dacă ar fi fost vorba de *viața* celor de pe *Sesostris*, aceiași ar fi dovedit cu prisosință dezinteresul creștinesc, marinăresc.

Fiind însă vorba de un vapor și nu de oameni, socoteala se schimbă. Societățile de salvare întrețin vase speciale costisitoare, cu echipaj select și specializat, care consumă până când o navă eșuează sau rămâne în pană la larg. Atunci abia salvatorul are de lucru și bine înțeles că atât capitalul investit cât și cheltuiala cu personalul și combustibilul trebue recuperată.

Cu cât ?

Aci apare rostul formulei *„No cure, no pay"=nu mă salvezi, nu te plătesc.*

Pe vremuri, când un vas era în cazul lui *Sesostris* sau similar și salvatorul venea să-l scoată din impas, plata se *aranja* între căpitanul navei primejduite și acela al salvatorului. Se încheia un angajament, — comandantul fiind împuternicitul armatorului, proprietarului navei și poate semna angajamente până la jumătatea valoarei navei și a mărfii. Acest angajament era însă mai în totdeauna în dauna armatorului, — căpitanul având bineînțeles un comision destul de gras, dela 25% până la 50%. Mulți căpitani, din eșuări uneori voite, s'au trezit ei proprietari de vapoare !

In aceste afaceri dintre căpitani și salvatori, nu era chiar armatorul cel păgubit, de oarece era despăgubit de societățile de asigurare. Acestea însă, lezate prin noul gen de piraterie, s'au unit și prin o hotărâre consfințită de autoritățile tuturor țărilor, pun obligatoriu în clauzele contractelor de salvare două puncte :

1) *No cure, no pay*, — plata numai în caz de salvare. Aceasta pentru că deseori asigurarea era nevoită să plătească, în urma angajamentului căpitanului, chiar când salvarea nu reușea, — și uneori nereușita era intenționată.

2) *Nu se mai specifică nici o sumă*, rămânând ca după efectuarea salvării să se plătească atât cât va hotărî un tribunal arbitral.

Căpitanul deci semnează numai actul că a admis să fie salvat, cu clauza *„no cure, no pay"*.

Astfel trebue tălmăcit refuzul vasului de salvare *King Lear*, care stă tot timpul sub presiune, gata să salveze *navele* cu conținutul lor, în schimbul unei plăți ce privește pe asigurator, — iar nici de cum ca o dezertare de la cea dintâi datorie a frăției marinărești, *salvarea vieților.*

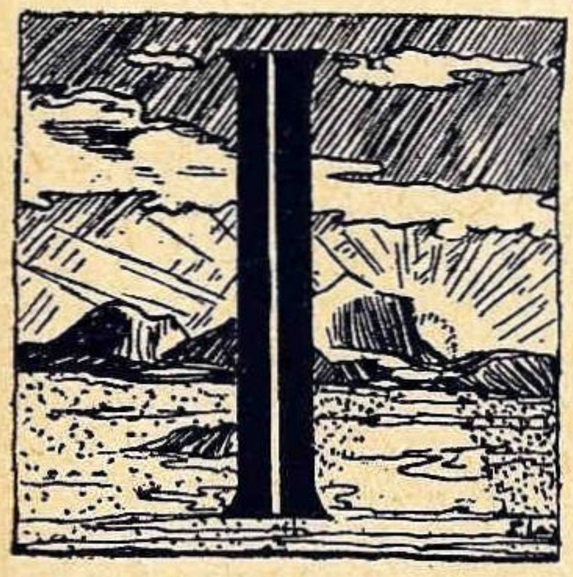
Plată, — *pay*, — pentru materie, — *no pay* pentru viața semenilor.

MOȘ DELAMARE

Viitoarea conferinţă navală

— Circumstanţe, atitudini, perspective —

de S.-LOCOT. CĂLIN EUG. BOTEZ
din Rezerva Marinei Regale



ntreaga presă mondială a fost plină în ultimul timp cu relatările discuţiilor duse la Londra pentru pregătirea viitoarei conferinţe navale.

Origina lor trebue căutată în apropiata expirare a tratatului de la *Washington* la 31 Dec. 1936. Cum desbaterile ulterioare acestuia *(Geneva, Londra, Conf. Dezarmării)* arătaseră serioase diferenţe de păreri în privinţa problemelor navale, guvernul britanic a luat iniţiativa unor convorbiri preliminarii cari să înlesnească un acord asupra bazelor viitoarei convenţiuni.

Se cunosc clauzele tratatului naval dela *Washington* încheiat în Febr. 1922 între Anglia-St. Unite-Japonia-Franţa-Italia [1]).

Prin acceptarea raportului 5-5-3, Anglia renunţa la supremaţia navală, deţinută încă de la Trafalgar. Japonia deşi consacrată a treia putere navală, era silită să primească un raport de forţe socotit de ea injust.

Prin acordarea parităţii navale cu Franţa, i se dădea Italiei o situaţie ce nu o avusese niciodată şi se crea o sursă de neînţelegeri continue între cele două state.

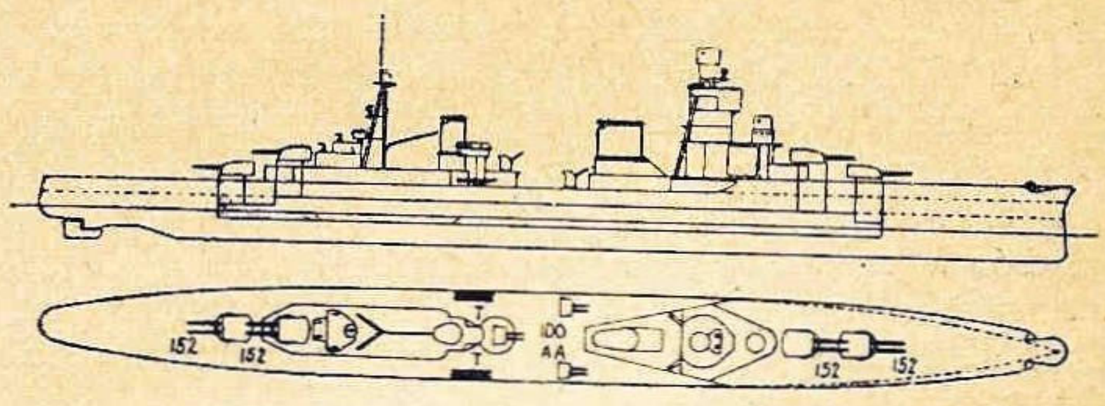
Cei mai câştigaţi fură Americanii, ce căpătând egalitatea cu Anglia, reuşeau şi menţinerea flotei japoneze la un nivel inferior.

Cu toate părţile sale slabe, cu toate că nu se extindea la toate categoriile de nave, acest tratat are marele merit de a fi oprit cursa fantastică a înarmărilor navale, ce era pe cale a începe la terminarea marelui răsboi.

Amploarea programelor navale şi amintirea cursei Anglia-Germania, ne face să bănuim unde s'ar fi oprit această cursă al cărui rezultat n'ar fi fost decât un nou război cu origina probabilă, de data asta, în Pacific.

Dificultăţile economice ce au lovit, mai târziu toate ţările, nu ar fi făcut decât să precipite acest desnodământ.

Tratatul de la *Washington* mai are meritul de a fi prima înţelegere ce s'a putut încheea privind limitarea armamentelor, servind astfel în oarecare măsură ca îndreptar al unor înţelegeri viitoare şi creind un precedent la încheerea unor asemenea acorduri. Pentru complectarea operei de la *Washington,* guvernul englez con-



Crucişetor italian tip „Condotieri" (5000 t.).

vocă o conferinţă a celor 5 puteri, la *Londra* în Ianuarie 1930. Nu se putut ajunge şi de data aceasta la un acord general şi se încheiară două acorduri separate [2]).

Tonajul total al navelor de linie se limit la: 525.000 t. pentru Anglia şi St. Unite, 315.000 t. pentru Japonia, 175.000 t. pentru Franţa şi Italia.

Tonajul unitar maxim al vaselor de linie 35.000 t., calibru maxim 406 mm.

Tonajul portavioanelor se limitează la: 135.000 tone pentru Anglia şi St. Unite, 81.000 pentru Japonia, 60.000 pentru Franţa şi Italia.

Tonajul maxim unitar al p. a. 27.000 tone şi calibrul maxim la 203 mm.

Tonajul maxim unitar şi calibrul maxim al celorlalte categorii de nave decât cele cuprinse mai sus, se limitează la 10.000 tone şi 203 mm., fără nici o limitare globală.

Se mai cuprind norme asupra transformării navelor de comerţ în scopuri militare, asupra rechiziţiei navelor în construcţie, etc.

In privinţa fortificărilor şi înfiinţărei de noi baze navale se ajunge la principiul menţinerii statului-quo, rămânând cu dreptul de a fortifica numai, pentru St. Unite: Insulele de lângă coastele americane şi Alaska, Panama, Alentinele, Hawai. Pentru Anglia: insulele Bonin, Liu-Kiu, Formosa, Pascadores precum şi toate viitoarele posesiuni insulare ale Japoniei în Pacific.

Japonia poate fortifica oricare din teritoriile sale exceptând: insulele aparţinând Canadei, Australiei, Nouei Zelande, precum şi cele cuprinse la West de 110⁰ lungit. W.

In articolele următoare se arată navele ce vor putea fi păstrate, normele de declasare, şi înlocuirea lor, limite de vârstă, durata şi formele de denunţare ale tratatului.

Totdeodată s'a mai încheiat şi un tratat relativ la întrebuinţarea submarinelor în război.

---

[2]) A. Dispoziţii aplicabile celor 5 puteri.

Se renunţă, până la expirarea convenţiei, la dreptul de înlocuire a navelor de linie, cu excepţia Franţei şi Italiei.

Se prevede o nouă serie de declasări pentru Anglia, Japonia şi St. Unite.

Se scade tonajul unitar al portavioanelor la 10.000 tone, calibrul la 155 mm.

Se limitează tonajul maxim al submarinului la 2000 tone şi calibrul la 130 mm.

Se exceptează de la limitare navele de suprafaţă mai mici de 600 tone, precum şi cele mai mici de 2000 tone având tunuri mai mici de 155 şi viteză inferioară celei de 20 mile.

B. Dispoziţii aplicabile Angliei, St. Unite şi Japoniei.

Se împart crucişetoarele în două clase:

Clasa A, calibru superior lui 155 mm.

Clasa B, calibru inferior lui 155 mm. şi se fixează numărul lor.

Calibrul maxim al distrugătoarelor 130 mm. tonajul 1850 tone.

Se stabileşte tonajul total al crucişetoarelor, distrugătoarelor şi submarinelor.

Se autorizâ un transfer de maxim 10% între crucişetoare B şi distrugătoare.

Facultatea eventuală de a spori tonajul alocat, în anumite condiţii. Se reglementează războiul submarin.

Conferința tripărțită de la *Geneva* în (1927), compromisul naval franco-britanic (1928), ce au precedat această conferință, precum și conferința dezarmării, n'au putut duce la nici un alt rezultat în chestia limitări sau dezarmării navale.

Chiar la *Washington* s'a hotărât convocarea unei noi conferințe un an înainte de expirarea tratatului naval, adică în 1935.

Actualele probleme politice precum și actualele programe navale sunt factorii destinați să influențeze desbaterile. Mai mult ca niciodată *„Interdependența forțelor navale este osătura echilibrului naval"* (C-dor *Fundățeanu)*. Cazurile *Deutschland-Dunkerque* — noile chiurasate italiene sunt tipice în această privință.

Cele două zone unde interesele marilor puteri navale se 'ntâlnesc sunt:

I. Pacificul, II. Atlanticul cu Mediterana.

Problemele Pacificului sunt azi sub semnul expansiunei japoneze. Cele din a doua zonă, sub semnul rearmării Germaniei și a ruinătoarei concurențe franco-italiene.

Până acum imperialismul japonez nu s'a tradus decât printr'o continuă înaintare teritorială în Asia, și o extraordinară expansiune comercială în toate țările globului. Această politică deja destul de dăunătoare intereselor comerciale ale celorlalte puteri în Extremul-Orient, nu e o garanție, ci din contră, că Japonia nu-și va întoarce privirile asupra Pacificului, unde primele victime ar fi Dominioanele britanice și posesiunile americane.

Politica St. Unite se rezumă la asigurarea liniilor de comunicație și la respectarea politicei „open door" în China. Expansiunea japoneză a făcut St. Unite să iasă din izolarea lor politică pentru a colabora cu Soc. Națiunilor la aplanarea conflictului sino-japonez, și la reluarea relațiilor cu U. R. S. S., statul cel mai amenințat, după China de extinderea teritorială japoneză pe continent.

Declararea de către St. Unite a independenții *Filipinelor,* le fac să piardă baza navală de la *Cavite-Olongapo,* și să creeze primejdia ca aceste insule să cadă sub dependența Japoniei, care ar căpăta astfel o poziție strategică de prim ordin, pentru penetrația în Pacificul de Sud.

St. Unite vor rămâne cu baze în insulele Pacificului numai la Guaur, mică și greu de apărat, și *Pearl-Habour, (Hawai),* la 2000 mile de Japonia: deaceea se agită ideea creerea unei noi baze în insulele Aleutine, la *Dutch-Harbour.*

Pentru Anglia chestiunile ce se pun sunt concurența comercială japoneză, până pe piețele sale coloniale, și apărarea posesiunilor din Pacific. Dacă prin pozițiile ce deține, Anglia e în situațiunea de a controla aproape toate liniile de comunicație, într'un caz de război, nu e în situația de a ține în Extremul Orient forțe putând egala pe cele japoneze, fără a slăbi escadrele europene, Dominioanele nevoind sau neputând să-și creeze flotele necesare apărării lor. Situația aceasta a făcut ca voci să ceară în Anglia reînvierea alianței anglo-japoneze, abrogată la *Washington* (1921), citând exemplul marelui război când Anglia a putut încredința Japoniei protecția posesiunilor îndepărtate.

Dominioanele, adepte ale unei politici filo-americane, în special Canada și Africa de Sud, se opun, fiind sprijinite și de toți pacifiștii englezi cu totul contrari imperialismului japonez.

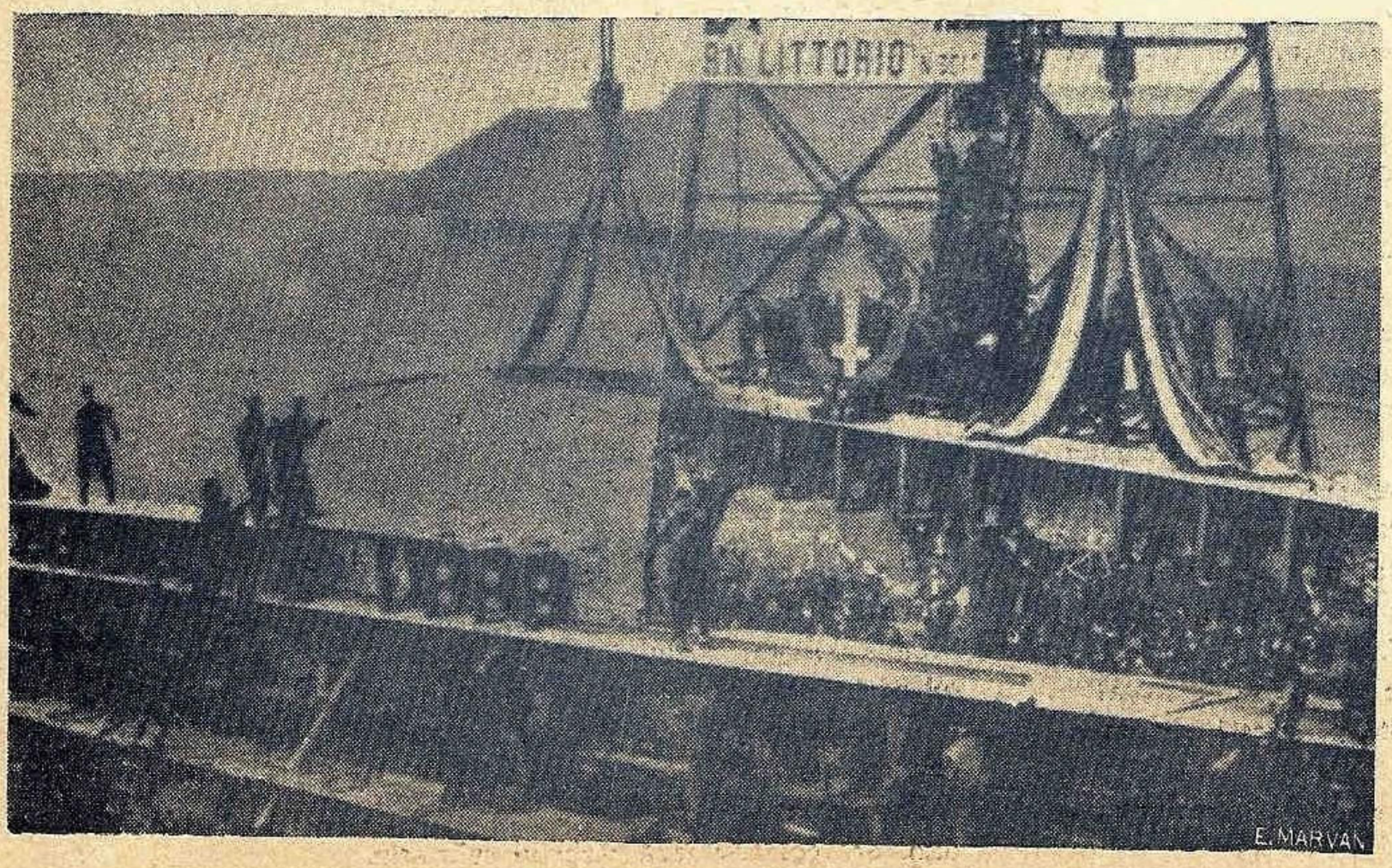
Grija aceasta de a asigura apărarea posesiunilor a provocat în iarna 1934, conferința amiralilor la Singapur, la care au luat parte amiralii comandanți ai flotelor Dominioanelor și escadrelor engleze din Extremul-Orient ce s'au întâlnit apoi la Batavia cu amiralul comandant al forțelor olandeze din Indiile Orientale, precum și cu amiralul comandant al escadrei franceze din Extremul-Orient. Deși nu s'a dat nici un comunicat, se pare că s'a ajuns la soluția intermediară a cooperării flotelor statelor interesate în Pacific, contra agresorului probabil. Rezultatul imediat al acestei conferințe a fost reluarea cu deosebită intensitate a lucrărilor de la *Singapur,* și hotărârea Franței de a muta baza navală de la *Saigon* la *Camrah,* într'o mai bună poziție strategică.

Japonia vede doi adversari imediați ai expansiunei sale, necesitate vitală pentru ea: U. R. S. S. și St. Unite

Succesul politicei sovietice în Europa prin pactele de neagresiune și intrarea în Soc. Națiunilor, care le-a asigurat spatele, a permis Sovietelor să-și concentreze atenția asupra frontierelor orientale. Puternicele forțe din Siberia de Răsărit, submarinele de la *Wladivostok,* și mai cu seamă formidabila aviație de bombardament concentrată acolo, inspiră multă grijă Japoniei. Desvoltarea mare a aviației navale americane îngrijește deasemeni pe japonezi, care susțin că raportul de 5-3, este din această cauză și mai mare, făcând inutilă necesitatea creării unor noi baze navale americane.

Acestea sunt cauzele ce au făcut Japonia să caute apropierea de Anglia, Franța și de curând de Germania. Se pare chiar, că în ultimul timp a propus St. Unite un acord, tinzând la împărțirea Pacificului în două zone de influență, cea de West pentru sine, cea de Est pentru St. Unite.

Oglinda acestor temeri este mărirea continuă a bugetelor marinei, ajungând azi la o sarcină greu suportată de finanțele nipone. Azi



Punerea pe cală a primei piese din chiurasatul italian *„Littorio"*.

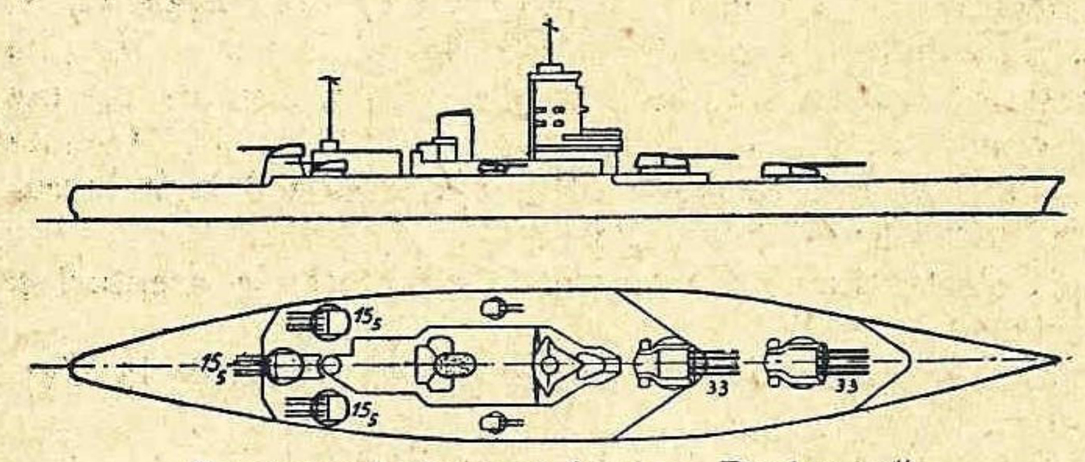
Japonia are cea mai modernă flotă, procentul cel mai ridicat de unități noi la aproape toate categoriile și bazată pe aceasta cere ea paritatea navală.

Să vedem acum care sunt tezele ce susțin fiecare din statele interesate în conferința din 1935.

Anglia propune :

1. Păstrarea raportului 5-5-3.

2. Limitarea tonajului pe categorii.



Crucișetorul chiurasat francez „Dunkerque".

3. Reducerea tonajului unitar și calibrului maxim la chiurasate la 25.000 tone și 300 mm., la crucișetoare 7.000 și 152 mm.

4. Sporirea numărului de crucișetoare alocat Angliei în 1930.

5. Suprimarea submarinelor sau limitarea lor la tonajul unitar de 300 tone.

Reducerea tonajului vasului de linie se explică prin mulțimea bazelor navale engleze, ce nu necesită mare rază de acțiune. Numărul mare de crucișetoare e cerut de protecția liniilor de comunicație. (După *Beatty* și *Jellicoe* minimum 70).

Desființarea submarinelor vădește teama Angliei de a se repeta procedeele de război submarin aplicate de Germani pentru prima oară, teamă exprimată și'n recenta carte a lui *Jellicoe „The submarine peril"*.

Statele Unite propun :

1. Menținerea raportului 5-5-3.

2. Limitarea tonajului pe categorii cu o eventuală reducere de 20%.

3. Menținerea limitelor unitare din 1922.

4. Abolirea submarinelor.

Teza americană se explică prin necesitatea de chiurasate mari (maximum însă 35.000, căci atât permit eluzele dela Panama) și a crucișetoarelor mari ce să le însoțească, fiind nave destinate într'un conflict cu Japonia, să lupte departe de bazele lor.

Teza japoneză prevede :

1. Paritatea în securitate, adică distrugerea raportului 5-5-3.

2. Separarea navelor în ofensive : chiurasate, portavioane, crucișetoare A ; defensive : crucișetoare B, distrugătoare, submarine.

3. In privința armelor ofensive se va efectua o severă reducere și limitarea pe categorii, propunând suprimarea port-avioanelor și a aviației ambarcate. Armele defensive vor fi limitate global cu libera repartizare pe categorii.

4. Reducerea tonajului unitar și calibrului maxim al chiurasatelor.

Teza japoneză e deci aceea care diferă mai mult de datele de la *Washington*.

Just de drept, însă inechitabil de fapt, principiul paritații ar face Japonia stăpână absolută în mările apropiate, punând în vădită inferioritate Anglia, silită să-și împartă escadrele pe tot pământul. Reducerea chiurasatelor și dispariția port-avioanelor tinde a o asigura contra unei agresiuni a St. Unite, păstrând însă submarinele, caută să menție posibilitatea atacării traficului inamic.

De fapt, Japonia nu cere sporirea flotei sale la nivelul celorlalte două puteri, ci reducerea acestora la nivelul său.

Teza franceză prevede :

1. Determinarea tonajului necesar, ținând seamă de nevoile speciale fiecărui stat.

2. Limitarea globală a tonajului.

3. Reducerea tonajului unitar și calibrului maxim la 25.000 tone și 340 mm.

4. Fixarea numărului de crucișetoare în raport cu liniile de comunicație.

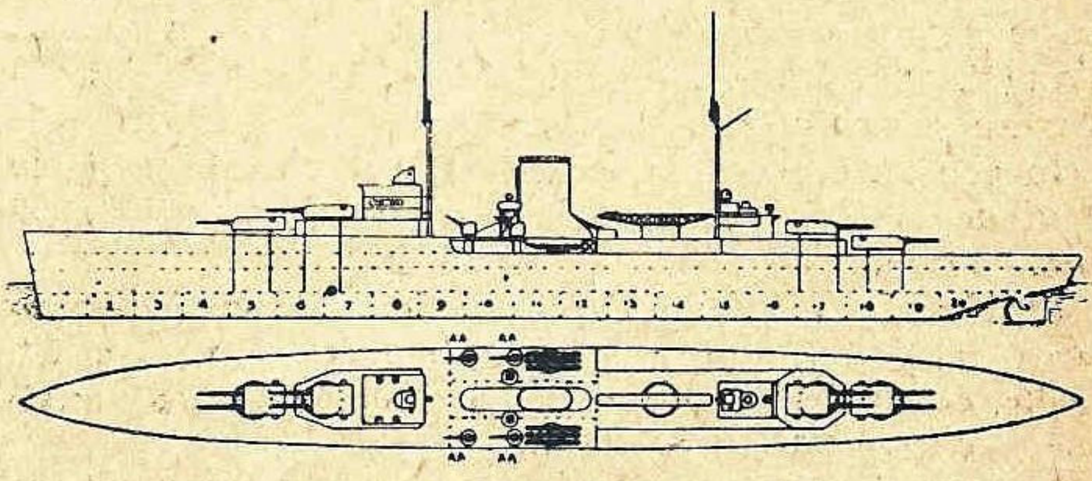
5. Menținerea submarinelor.

Propunerea franceză nu e decât revizuirea și elasticizarea proporției adoptate în 1922, după criterii mai raționale : lungimea liniilor de comunicație, volumul comerțului extern și maritim, importanța imperiului colonial.

Politica navală a Italiei e dominată de ideea paritații navale cu Franța, formula : *„forțe navale egale cu cele ale celei mai puternice marine continentale"*, deși faptul că'și ține toate forțele în apele metropolitane, nu o obligă ca pe Anglia sau Franța la asigurarea unor lungi linii de comunicație.

Se pare că mai mult pentru a avea cu ce susține pretențiile la paritate, se datorește faptul punerii pe cală a celor două noi chiurasate de 35.000 tone și 406 mm. calibru ; oricum, perseverarea în intenția continuării construcției acestor nave poate zădărnici multe din bunele intenții de limitare a tonajului, precum și a pune un serios obstacol la reușita viitoarei conferințe.

Convorbirile au început la Londra, în Iulie 1934, între americani și englezi ; ministrul marinei franceze veni tot pe atunci la Londra, întreținându-se cu reprezentanții Amiralității. Sosi apoi un expert italian spre a expune punctul de vedere al Italiei. Rămase ca între Italia și Franța să aibă loc convorbiri cu ocazia vizitei lui *Barthou* la Roma, vizită ce nu a mai avut loc în urma atentatului cunoscut.



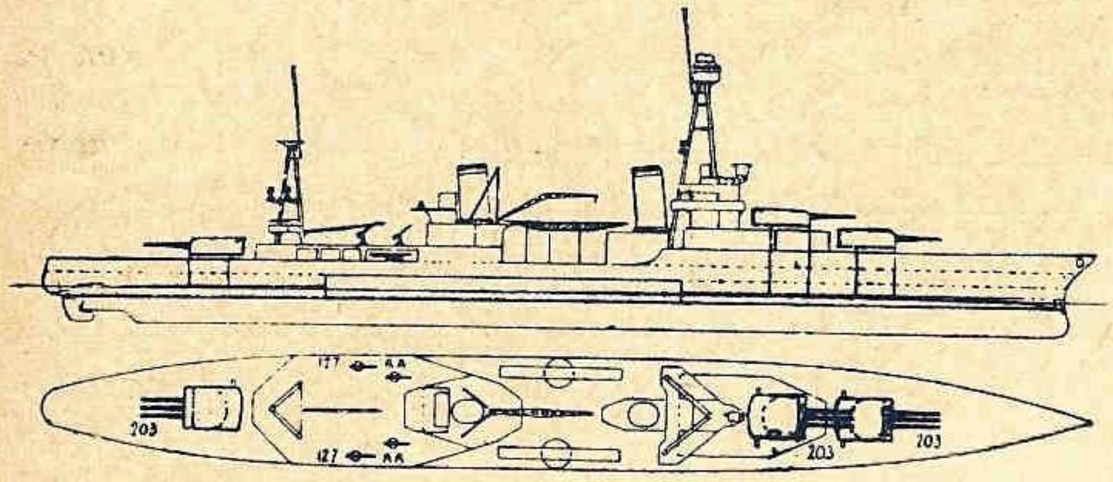
Crucișetor englez tip „Leander" (7000 t.).

In Octomvrie, convorbirile s'au reluat între englezi, americani și japonezi, toți fiind de acord a exclude chestiunile politice. Ele au avut loc asupra următoarelor chestiuni :

A. *Chestia cotelor.* Japonia prin cererea ei de paritate în securitate, după declarația amiralului *Yamamoto*, delegatul său, nu înseamnă că tinde a-și construi o flotă egală cu a Angliei sau St. Unite, cât dreptul pentru fiecare putere de a construi până la un nivel comun, re-

prezentând tonajul total al tuturor navelor ce ar avea dreptul să pună în şantier, tonaj ce ar fi liberă să şi-l împartă pe categorii conform nevoilor sale.

Această propunere s'a lovit de refuzul net al St. Unite şi apoi de acel al Angliei. Acest din urmă stat, a încercat numeroase soluţii spre a împăca cele două teze, raport 5-5-4, paritatea pe etape, egalitate Japoniei numai de principiu, program dinainte anunţat pe 10 ani, fiecare din aceste soluţii lovindu-se fie de refuzul Japoniei, fie de al St. Unite, fie de al ambelor state.



Crucişetor american tip „Augusta" (10.000 t.).

B. *Limitarea cantitativă.* La propunerea japoneză de egalitate şi reducere masivă a tonajului global, se opun St. Unite, neprimind decât cel mult o reducere de 20%. Explicaţia este că având nevoe de nave cu mare tonaj, nu ar putea construi decât puţine unităţi în marginile unui tonaj global redus.

Anglia se pare că va cere chiar, în cazul acceptării parităţii, fixarea unui plafon mai ridicat ca cel actual pentru tonajul global, cu scopul de a întrece astfel posibilităţile financiare ale Japoniei.

C. *Limitarea calitativă.* Toate marinele sunt de părere să se reducă deplasamentul şi calibrul vasului de linie (la circa 25.000 şi 305 mm.), numai St. Unite nu primesc o reducere decât la cel mult 32.000 şi 356 mm. Dacă divergenţa în această privinţă era pe cale să se atenueze între Anglia şi St. Unite prin faptul că cele două state nu au interese opuse, înţelegerea pare greu de realizat dacă se continuă construcţia celor două chiurasate italiene puse pe cală la 28 Oct. 1934 ; ele vor atrage nevoia construirei de nave similare din partea Franţei, apoi Anglia, Japonia, St. Unite vor fi silite să urmeze aceeaş cale.

In chestia crucişetoarelor deasemeni, St. Unite ţin la tipul de 10.000, pe când Anglia cere de 7.000 şi 152 mm. calibru.

D. *Arme ofensive şi defensive.* Japonia cere desfiinţarea aviaţiei navale, întâlnind opunerea Angliei şi St. Unite, cere deasemeni oprirea construcţiei de nave auxiliare, contrar părerii St. Unite.

Japonia, Franţa şi Italia consideră submarinele drept arme defensive, St. Unite susţinute de Anglia, cred tocmai contrariul şi ca atare cer desfiinţarea lor.

E. *Denunţarea tratatului de la Washington.* Curentul pentru denunţarea tratatului, de mult timp puternic în Japonia, a dus la denunţare pe data de 29 Dec. 1934.

Deşi clauzele tratatului rămân în picioare până la expirarea sa (31 Dec. 1936), Japonia capătă astfel mânile libere în privinţa construcţiilor sale viitoare.

Dacă unii din St. Unite recunosc dreptul Japoniei de a proceda astfel, se arăta pe de altă parte că vor cădea şi alte convenţii politice legate de acest tratat, dând astfel un avertisment Japoniei.

D-l *Vinson,* preşedintele Comisiei pentru Marină a Camerei Reprezentanţilor, a declarat în caz de denunţare a tratatului, el va propune o lege prevăzând construirea a câte 5 unităţi americane pentru fiecare 3 noi unităţi japoneze.

F. *Participarea altor puteri.* Japonia cerând paritatea a declarat că trebue să se ţină seamă şi de forţele U. R. S. S., Chili şi Argentinei. Pe de altă parte, Anglia crede că trebuesc invitate şi cele mai importante marine europene. în special Germania şi U. R. S. S. Aceasta nu ar fi de natură decât să complice şi mai mult lucrurile, căci s'ar ivi între altele :

1. Pretenţiunea Germaniei la egalitate de drepturi şi deci :

2) Abrogarea clauzelor navale din tratatul de la Versailles.

3. Chestiunea echilibrului în Baltica.

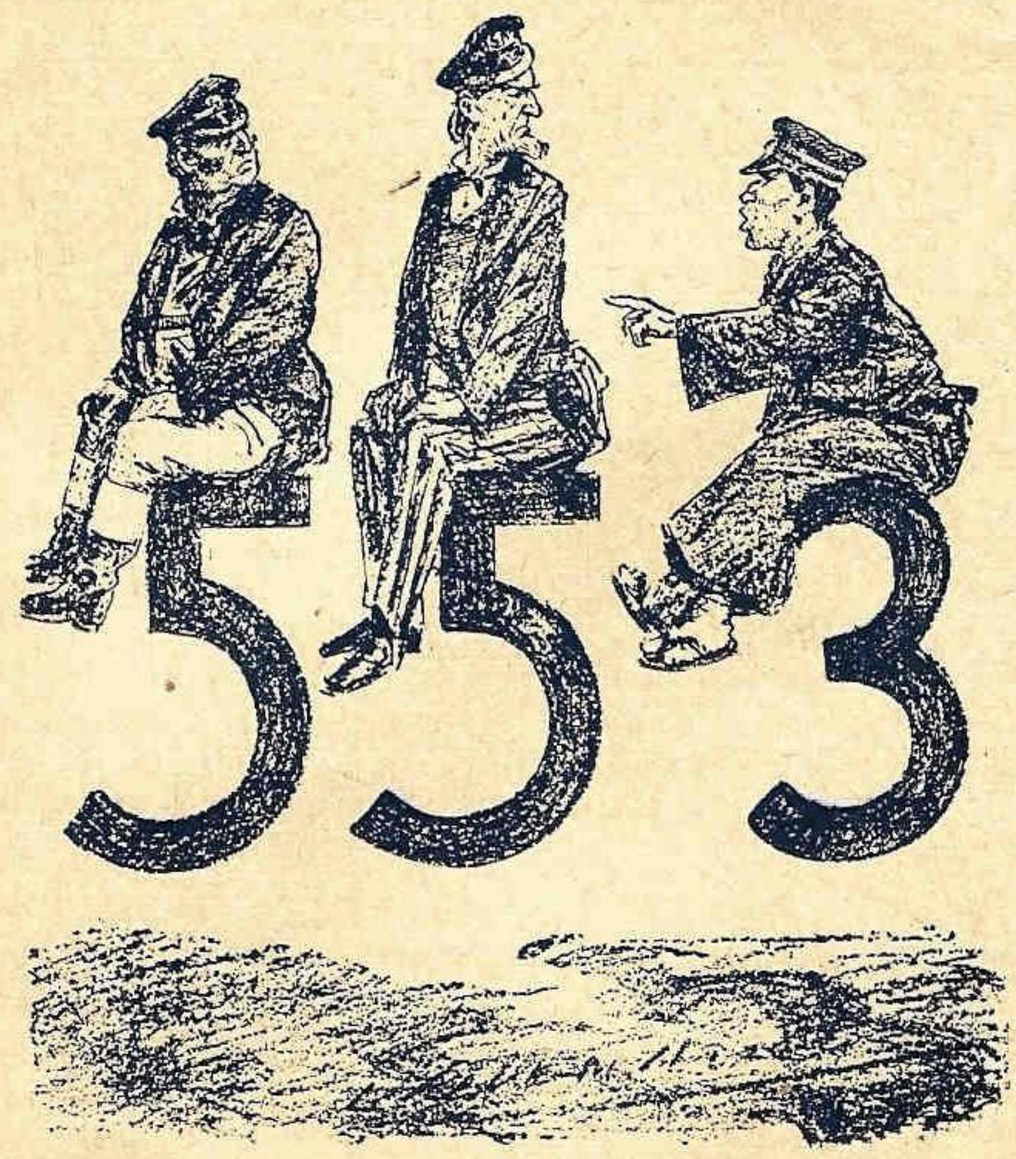
4. Forţele sovietice în Marea Neagră şi poate o încercare de revizuire a Statutului Strâmtorilor.

Din cauză că până acum nu s'a ajuns la nici o înţelegere, *Sir John Simon* a sugerat conversaţiuni numai în patru (A.-U. S. A.-F.-I.), lăsând Japoniei facultatea de a se alătura şi ea în caz că renunţă la ideea de paritate.

Aceste state s'ar angaja să-şi menţină flota în oarecari limite, păstrând dreptul a o spori în caz că sunt ameninţate de construcţiile unei alte puteri din afara acordului.

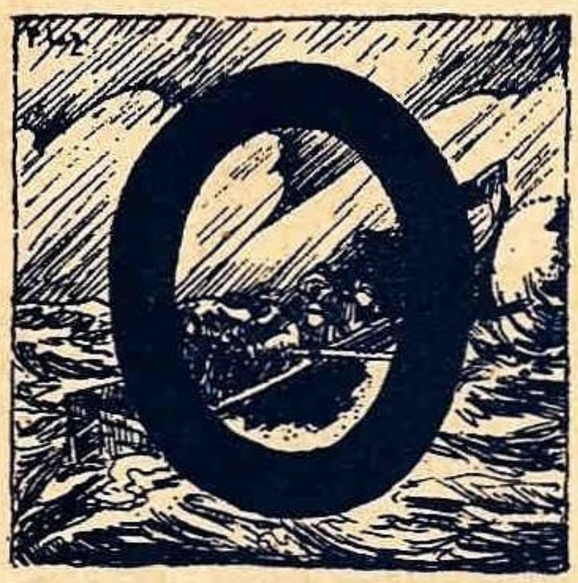
Guvernul britanic se pare că rezervă, pentru cazul de insucces al conferinţii, două soluţii :

a) Sau un acord de limitare calitativă, fără chestiunea tonajului global ; *b)* sau un acord A.—U. S. A. de limitare şi calitativă şi cantitativă. Japonia e protivnică primei soluţii şi declară că va propune, în caz de insuc-



Raportul forţelor navale.
Japonia căuta să explice confraţilor americani şi englezi că nu stă deloc comod pe scaunul său.

Cariera marinărească [1])



carieră în legătură mai ales cu comerțul, prilejuită și desvoltată prin comerț, dar ea însăși neavând de fapt nimic comercial într'însa afară de cazul când una și aceiași persoană s'ar consacra și comerțului, este cariera marinărească. In țările fără atingere cu marea, chestiunea acestei cariere nu se pune decât excepțional și strict individual. In țările prejmuite larg de mare cum sunt Franța, Italia, Spania, Grecia... sau chiar înconjurate total cum sunt Anglia și Japonia. cariera marinărească este una din cele mai principale și mai căutate.

In România, prejmuită numai la răsărit de mare și pe un litoral nu atât de întins, numai cu două porturi maritime realmente comerciale, Constanța și Sulina, cariera marinărească, cuprinzând și pe cea fluvială a Dunării, privește doar corpul ofițeresc folosit de marina militară și marinarii, de orice grad și de orice meșteșug, folosiți de marina noastră comercială destul de restrânsă. Nu poate fi deci vorba la noi de un câmp larg și o cerere mare pentru breasla marinărească, așa că îmbrățișarea acestei grele cariere cată să se facă numai de inșii cu o excepțională chemare și înclinațiune pentru aceasta. In deobște urmează să i se consacre aceia ce trăiesc în preajma fluviilor și a mării, aceia cari au oarecum ereditar obișnuința și dragostea apei, aceia pentru cari greul breslei marinărești le vine mai ușor decât ușorul unei bresle pentru care n'ar fi înclinați.

Ca născut și trăit în interiorul țării tu, dragă copile, n'ai putea să te dedai carierei de apă. E drept c'o fac unii din interior, dar nu mă îndoiesc că, isbutind a se menține, puțin dintre dânșii ajung cu adevărat oameni de mare, adică să se simtă cu toată ființa lor legați de mare. Unii din aceștia, plecați din interior, renunță de timpuriu la o carieră ce i-a ispitit, fără să mai aibă apoi putința de-a se mai îndrepta spre alta, așa că viața li-i oarecum stricată ; alții rămân în carieră și o satisfac relativ prin dragostea deosebită ce le-a insuflat apa și mai ales marea ; puțini de tot, ici colea câte unul de ajunge să se identifice cu cariera în măsura celor născuți și crescuți lângă apă și pe apă chiar, și încă și atunci e de presupus că făptura marinarului desăvârșit, pornit din interior, nu-i decât realizarea unui germene străbun de

[1]) Din volumul *„Calea unei Vieți"* de Panaite Zorin, doctor în medicină. Editura autorului, str. Armenească 15, Iași, Prețul 150 lei.

Continuare din pag. 6.

ces a conferinței, pacte bilaterale de neagresiune Angliei și St. Unite.

Discuțiunile de la Londra s'au încheiat fără a duce la vreun acord. Data conferinței din 1935 nu s'a fixat încă rămânând ca prin discuțiuni între statele interesate să se găsească bazele viitoarei înțelegeri. Se vorbește de convocarea ei în Martie, după alte surse în Octombrie anul acesta.

Dacă denunțarea tratatului de către Japonia nu a constituit o surpriză, ea a contribuit în schimb la înveninarea relațiilor americano-japoneze. Un comunicat al agenției oficiale japoneze *„Mengo"*, comentând noul program naval american, arată că el nu va putea fi efectuat în timpul și limitele prevăzute din cauza insuficienții șantierelor americane a căror putere de producțiune e larg depășită de cea a celor japoneze. Japonia se pare, deasemeni că nu va mai da publicității date asupra noilor sale construcțiuni, renunțând a mai primi datele similare de la celelante puteri, conform tratatului de la *Washington,* declarând că aceste date are mijloace de a și le procura pe alte căi.

Tot agenția *„Mengo"* arată că dacă flota americană este superioară celei japoneze în chiurasate și crucișetoare A, cea japoneză are o vădită superioritate la toate celelalte categorii, inclusiv port-avioanele, superioritate ce merge pentru submarine până la 16%.

Amiralitatea americană răspunde prin pregătirea planurilor unor noi chiurasate a nepublicării datelor noilor construcții interzicând totdeodată vizitarea navelor și arsenalelor, fotografierea și cinematografierea lor. Anunță deasemeni reînființarea serviciului de contra-spionaj, desființat în 1919.

In Franța, ministrul marinei d-l *Pietri,* a declarat nu de mult, că se va ști ce măsuri să ia pentru a răspunde construcției noilor chiurasate italiene, probabil făcând aluzie la o eventuală radiere a unora din chiurasatele vechi pentru a rămâne, în cazul construirei unor nave de tonaj similar celor italiene, în marginile tonajului global admis. Franța vede azi greșala făcută prin neîntrebuințarea până la limită a tonajului unitar de 35.000 tone și adoptarea pentru noile sale nave de linie *(Dunkerque* și *Strassbourg)* a tonajului de 26.500 tone, fapt care duce la declararea acestora, încă înainte de intrarea în serviciu, de către navele italiene aflate pe cală.

Recenta vizită a d-lui *Laval* la Roma dacă nu a dus la încheerea unui acord naval franco-italian, va fi de natură să ușureze, fără îndoială, o viitoare înțelegere în această privință.

Deși auspiciile, până acum, nu ne îndreptățesc să privim cu mult optimism, reușita viitoarei conferințe, nu îndrăznim să privim cu nepăsare perspectivele ce ar deschide nereușita ei.

Dacă în domeniul înarmărilor navale, unde interesele ce se ciocnesc sunt mai puține și unde există precedente o înțelegere nu ar mai fi posibilă, nădejdile puse într'o înțelegere asupra armamentelor terestre, s'ar dovedi puerile.

Nereușita ei ar fi o lovitură mortală dată ideei de dezarmare, ar fi o lovitură cumplită dată ideei de pace.

proveniență maritimă. Căci și geniul în general, în concepțiunea aceasta ontogenică a salturilor chiar seculare de însușiri, nu mai surprinde : ingeniosul apare astfel într'o familie mediocră, după cum apare tâmpitul într'o familie distinsă.

Dar *cariera marinărească,* fără a fi numai decât exercitată cu strălucire, *cere însușiri cu totul proprii.* De aceia și pentru această carieră selecțiunea copiilor urmează să se facă la începutul adolescenței, între 14 și 16 ani după jumătatea studiilor secundare, ținându-se seama mai ales de curaj căptușit cu prudență ; în care scop să se cerceteze cu deosebire putința stăpânirii de sine.

In afară de examinarea obișnuită practică ce-i de toată eficacitatea dealtfel când se face de cunoscători încercați, tehnica psihologică actuală, cu anumite aparate înregistratoare a funcțiunilor organice și psihice, în vorbire, mers, oboseală, emoțiune, atențiune, somn... oferă o cât mai redusă înșelare asupra aptitudinilor copiilor în ce privește carierile de răspundere mare și permanent expuse primejdiilor. Această tehnică trebuiește folosită cu deopotrivă rigoare în aviație și la căile ferate, unde e de urmărit la fel ca mediocritatea, pentru orice serviciu, să fie cât mai înlăturată.

Cunosc personal și din practică felul și caracterul carierei marinărești, întru cât aproape zece luni din stagiul meu militar ca medic locotenent, le-am făcut la marină, îmbarcat fiind alternativ pe crucișătorul Elisabeta și pe bricul Mircea. Traiul pe apă dă un caracter aparte vieții. Disciplina și solidaritatea dintre marinari, impuse de strânsa lor conlocuire și acceptate cu o reală vioișie, imprimă o notă de frățietate decât care doar idealemente să fie mai mare acea a călugărilor chinoviți. Ori de unde ai fi și ori cât te-ai simți de puțin înclinat pentru cariera marinărească, cum era chiar cazul meu, *rămâi plăcut impresionat și adesea vrăjit de traiul acela realemente comun, căci nici nu se poate concepe altfel, sincer, deschis și totdeauna bine dispus.*

Sufeream grozav de rău de mare de îndată ce vasul ieșit la larg începea să se legene de vânt sau de hulă. Stăteam moleșit ceasuri întregi cât ținea o cursă pe mare tulbure, chit ca să-mi revin instantaneu de îndată ce marea se liniștea sau intram în port ; dar starea mea intimă de suflet nu s'ar fi putut acomoda îndelung. *Iubeam marea și marinari,* dar carieră marinărească n'aș fi făcut. Intr'un studiu monografic făcut atunci despre *răul de mare,* expus și ca conferință pe bordul crucișătorului Elisabeta, căutând să fiu și de folos medical, mi-am subliniat oarecum trecerea pe la mare. Mi-am arătat simpatia și am lăsat să transpire vraja de care rămâne cuprins oricine se îndreaptă spre mare, simțind instinctiv că deacolo-i pornirea primordială a vieții ; dar cât pentru cariera în sine, se cer însușiri cari, numai pe cei ce se învrednicesc cu adevărat de ele, trebuiesc să-i determine a o îmbrățișa.

Viața României pe Mare și pe Dunăre

Liga Navală Română aduce la cunoștința d-lor membri, a d-lor președinți ai filialelor și a d-lor căpitani de porturi din întreaga ța ă, că la sfârșitul lunii Ianuarie a apărut și ș'a pus în vânzare o foarte bogată și interesantă lucrare, de circa 300 pagini format mare, editată de L. N. R., „Viața României pe Mare și pe Dunăre", alcătuită de cunoscutul scriitor d. Mihail Negru.

Lucrarea, unică în acest gen, constituie o adevărată enciclopedie a vieții maritime și fluviale. Ea cuprinde toate pr blemele de specialitate și o bogată literatură maritimă (proză și versuri), datorită celor mai distinși autori români și străini.

Toți iubitorii Mării și ai Marinei Române vor găsi în ea un bogat material, extrem de variat, și studii foarte interesante, numeroase ilustrațiuni din toate domeniile vieții pe apă, dela noi și de pretutindeni.

Cartea, admirabil tipărită, are și o splendită fotografie, pe „Kunst-druck", a M. Sale Regele Carol II, Augustul Președinte activ al Ligei Navale Române. „Viața României pe Mare si pe Dunăre" poate fi comandată, direct, la Liga Navală Română, str. Eugen Carada 7, cu ramburs.

Un exemplar, ediție obicinuită, 65 lei ; ediție fină 80 lei ; ediție de lux 100 lei.

Odiseia vaporului Bucureşti S. M. R. din anul 1914 [2])

Prima sondă aruncată a dat 40 metri fără fund. Avansând încet, stâncos cu praguri de piatră, care descreşte repede şi neregulat.

Nu mai putem înainta fără risc ; se impune deci să ancorez — fie ce-o fi — căci alt mijloc nu mai avem.

La ora 6.30, am aruncat ambele ancore, *afurcându-le* [12]), drept în mijlocul spaţiului dintre cele 2 stânci şi puţin înaintea lor, circa la 1½ până la 1¾ mile (cam 3 km.) de mal. Din cauza valurilor, şi ca să nu rup lanţurile, am fost nevoit pentru a le egaliza, să filez câte *5 chei* [13]) de lanţ de fiecare ancoră.

In clipele ancorării, huruitul lanţurilor — cari cădeau vertiginos aruncând scântei prin *nările* [14]) vasului, ca nişte balauri — îmi da impresia unor bolovani de piatră ce cădeau, cu sunet lugubru, peste un cosciug în momentul îngropării. Şi acel huruit, acompaniat de simfonia vântului şi mării, s'a imprimat atât de profund în simţurile mele, încât şi azi, când scriu aceste rânduri, îmi cântă în urechi.

Când — imediat după ancorare — primele valuri mi-au plesnit vaporul în tribord — dela jumătate spre prova, — din frânele vinţului ancorelor ţâşniau scântei ; din roatele vinţului care ghidează lanţurile săriau bucăţi. Ancorele *arau,* se târau pe fund şi lanţurile cedau dela vinţ, deşi frânele erau strânse până la refuz, şi cu toate că, maşina lucra cu toată viteza înainte şi înapoi, după necesitate.

Sforţările pe lanţuri au fost mari. Dacă lanţurile s'ar fi rupt, aş fi fost turtit, ca o armonică de una din stânci şi vasul iremediabil pierdut. Ele însă, au ţinut şi cu ajutorul lor, al maşinei şi cârmei am reuşit să întorc vaporul, între stânci, cu prova în vânt şi valuri. Şi, cu toate că ancorasem înaintea celor două insule de piatră, prin târârea ancorelor şi lungimea lanţurilor am ajuns înapoia lor, înconjurat pe ambele laturi (tribord şi babord) de alte stânci, cari rânjeau la noi arătând nişte dinţi colosali.

Dar, în situaţia în care căzusem (înapoia celor 2 stânci), valurile nu mai veneau, oarecum, regulat ca în largul mării, ci se loveau când d'o stâncă, când de cealaltă, se închesuiau între ele, se uneau şi se transformau în pachete mari de apă, care izbeau neregulat vasul, ba în prova tribord, ba în prova babord, dându-i *ambardee* [15]) mare în partea opusă loviturei, tanga, ş'apoi se culca p'o coastă zguduit de trepidaţiuni. Lanţul rămas în vânt (de unde venea lovitura) suferea mult. Pachetul de apă, în momentul şocului, ţâşnea drept în sus până la vârful catargului din prova, inunda toată prova, abătându-şi creasta peste comandă, busole, camera de hărţi şi spiraiurile maşinei, învăluindu-ne în spumă.

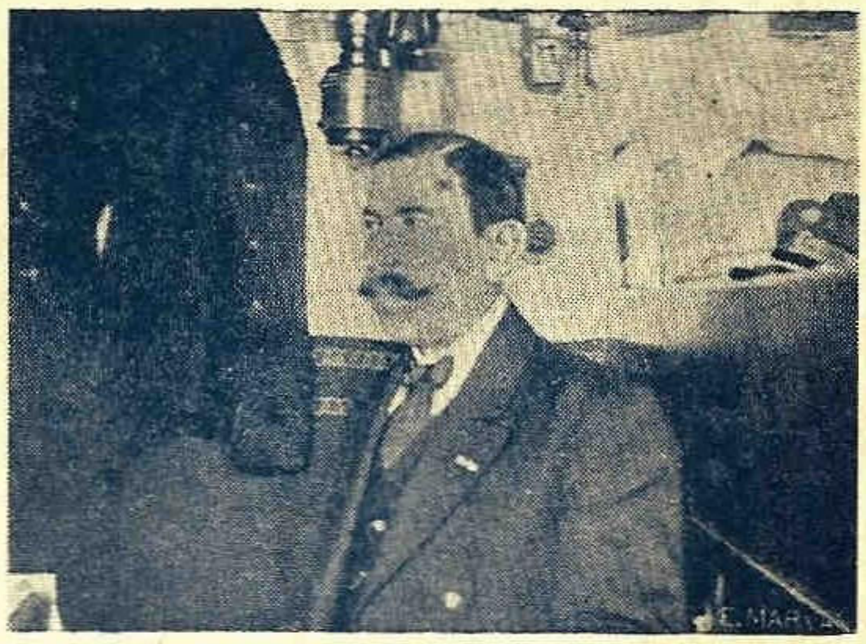
In camera de hărţi şi pe hartă nu se mai putea face nici-o operaţie. Cronometrul sărise din locaşul său, că a trebuit să-l trimit în cabina mea să-l fixeze între saltele. Barometrul cu mercur, suspendat à la *Cardan* [16]), se lovea atât de tare de pereţi încât mercurul din el înebunise, nu mai puteam conta pe indicaţiunile lui şi l-am fixat de perete cu sfoară şi cue.

Toată atenţia şi munca noastră consta în a opune prova valurilor pentru a uşura sarcina lanţurilor, — unica noastră speranţă... Manevra, adesea, nu reuşea cu toată vigilenţa şi adresa lui Manole în manevrarea cârmei, pentrucă săracul „Bucureşti" abia începea să se redreseze şi să se scuture de apă, ca un câine rebegit, că un alt pachet îl trăsnea din partea cealaltă. Furtuna era turbată. Valurile furioase ne asaltau unul după altul. Fluxul creştea în viteză. Stâncile ne pândeau şi ne aşteptau liniştite şi sigure că prada nu le va scăpa. Toţi şi toate erau contra noastră. Marinarii, numai muşchi, nervi, ochi şi urechi, uzi până la piele, — luptau din răsputeri ; pe cei din prova — cei mai expuşi — îi schimbam la fiecare sfert de oră.

Ca urmare acestor ambardee, cu presiuni tari când pe un lanţ, când pe celalt, relevmentele luate la coastă se schimbau, distanţa dintre noi şi stâncile între cari ancorasem se mărea, — semne certe că ancorele nu ţineau (arau), că suntem târâţi încet dar sigur la mal.

La ora 7.30 — abia după un ceas— a plesnit narea ancorei din tribord. Apa pătrundea în locuinţa fochiştilor, că a trebuit să-i evacuez.

Oficerul însărcinat cu supravegherea în pupa, mi-a raportat că în urma fiecărui val, ce se sparge la coastă, zăreşte prin binoclu un roi mare şi des ca de fluturi albi acoperind malul şi stâncile ; că sute de bărbaţi şi femei pe jos, în trăsuri şi automobile se grămădesc, din toate părţile, pe coastă. Am ordonat să se ridice în-



Căpitanul Stamate, ofiţer la bord.

dată pavilionul (drapelul) naţional la baston [17]), iar la catargul cel mare semnalul cu numele vasului [18]). Privind şi eu cu binoclul am constatat că faptele erau reale. Relativ la fluturi am crezut, la început, că sunt efemeride de primăvară, deşi mi-se păreau prea timpurii.

La ora 9.45, opunând prova unui val colosal, cârma a cedat rupându-i-se lanţul Gall ; am fost obligat să stopez maşina care nu-mi mai putea fi — fără cârmă — de nici un folos, ba din potrivă.

Cinzeci şi cinci de minute — o veşnicie — cât a durat reparaţia cârmei, am rămas neputincios cu desperarea în suflet, că nu mai puteam utiliza cele 2 organe principale : cârma şi maşina, — fiind rămas complect la discreţia inamicilor mei. Lanţurile se încordau reciproc. Din narea tribord sărea bucăţi.

---

12) *Afurcare*=a ancora în formă de furcă.

13) *Chee de lanţ*=Lanţurile ancorelor sunt formate din mai multe bucăţi de lanţ numite chei. O chee are 22 până la 30 metri lungime, după capriciul marilor puteri maritime.

14) *Nara*=Orificiul prin care ese din vapor lanţul ancorei.

15) *Ambardee*=Deviaţie (abatere) bruscă, dela direcţia lui, a unui vapor, din cauza loviturei unui val.

16) *Suspensie à la Cardan* = Sistem inventat de Cardan prin care toate instrumentele importante, atârnate într'un vas, pot rămânea totdeauna orizontale, pe timpul balansului unui vapor. Busolele, cronometrele şi barometrele cu mercur sunt suspendate à la Cardan.

17) *Baston*=Un lemn sau fer rotund, în pupa vasului la care, printr'o frânghie, se ridică pavilionul.

18) Orice vapor are numele său combinat din pavilioane din codul internaţional.

Sărmanul „Bucureşti" tremura, şi se tăvălea când p'o coastă, când pe cealaltă.

Clocoteam de furia neputinţei mele, ca un om dezarmat. Minut, cu minut, aşteptam s'aud că narea din babord a crăpat şi ea, că la cea din tribord a început să se sfâşie tablele, sau plesnitura unui lanţ. Biata mea minte, pusă ca sub teasc, căuta un mijloc cu care să vie în ajutorul lanţurilor, — cărora le plângeam de milă. Drept rezultat al acestei tescuiri mintale, am poruncit ca lanţurile să fie filate respectiv — zea cu zea — o clipă înaintea fiecărei lovituri de val. Era tot ce mai puteam să fac pentru a preveni o ruptură a lanţurilor.

Resemnat, în urma poruncei ce dădusem, — căci nu mai aveam ce face — şi convins totuş că lanţurile vor ceda curând, am început să cuget la salvarea totală, sau în parte, a echipagiului, considerând vasul ca pierdut. Prin urmare, condus de această idee, am început să examinez, să studiez mai cu atenţie fenomenele cari se produceau în jurul meu, şi poziţia terenului. (Unde sunt Pierre Lotie, Jean Bart şi mulţi alţii ca să le descrie ? ? ?).

Fusesem târât de furtună, valuri şi maree mai mult de jumătatea distanţei la care ancorasem dintre cele 2 stânci până la mal. Coasta se vedea bine. Pe mal sute de persoane, adăpostiţi după capuri şi stânci, priveau neputincioşi la sbuciumul vaporului şi la truda

Primul ofiţer Petrescu Şerban (mort în războiu).

noastră. Aveau cu ei echipe de oameni şi aparate de salvare, până şi trăsuri de ambulanţă, şi nu aşteptau, decât ultimul desnodământ al dramei, ca să intervie. O intervenţie anticipată era imposibilă, pentrucă distanţa între ei şi noi era încă mare.

De sigur că, toţi camarazii — marinari militari şi civili — cunosc puterea şi efectul valurilor sub impulsul unei tempeste, asupra corpurilor plutitoare şi asupra uscatului.

Ei bine, îndrăsnesc să afirm azi că, este o mare diferenţă, între ceia ce ştim din teorie şi din practica navigaţiei în largul mării despre puterea şi efectul valurilor, şi între ceia ce se petrece în realitate. Trebue să fi avut ghinionul să cazi în mijlocul stâncilor, pe fund mare pietros, împins de furtună şi flux, ca să pricepi şi, mai ales, să simţi grozăvia valurilor şi piramidala lor forţă de distrugere.

Pe măsură ce eram împins către coastă, valurile îşi modificau aspectul şi efectele lor deveneau şi mai înspăimântătoare. In poziţia în care ajunsesem, valurile nu se împedicau, ca mai înainte, numai de cele 2 stânci mari, şi nu se uneau numai câte 2, între ele, pentru a mă lovi ci, prin fâşia de apă liberă pe care mă aflam, intrau câte 3—4 valuri la rând, deviate deja în drumul lor de stâncile din cap, pe urmă se ambuscau între celelalte stânci, sufereau o nouă deviere, se goneau, se ajungeau, se uneau, formau un fel de tăvălug enorm care creştea în calitate, în înălţime şi în forţă. Acest tăvălug se repezea asupra noastră, întocmai ca o avalanţă din munte, scânteind şi huruind ca un tunet însoţit de trăsnet. Dacă aveam şansa ca, tăvălugul să-şi reverse creasta formidabilă, înainte de a ne atinge, atunci lovitura deşi era teribilă, totuşi era mai suportabilă ; dacă, însă, ne izbea chiar în momentul revărsărei atunci se petrecea ceva, ca o sguduitură bruscă şi violentă de cutremur, pe care mi-este imposibil să o descriu, — mă declar, anticipat, incapabil.

Nenorocitul de „Bucureşti" căuta să-şi facă datoria : se ridica de prova în sus ca un cal care cabrează, primea în plin avalanşa, care îl repezea cu atâta furie înapoi, încât lanţurile (câte unul pe rând, sau mai rar amândouă deodată) sbârnăiau ca coardele unui contrabas, — ş'apoi, ca în delirum-tremens, (Bucureşti-ul) se culca pe-o coastă, gemând, cu copastia până la apă, acoperit complect de spumă. Venea după aceia, partea inversă a fenomenului. Incepea retragerea (absorţia) valului dela mal. Vasul se ridica de pupa în sus, ca un cal care svârle de picioarele dinapoi, era împins înainte, lanţurile slăbeau şi vaporul se redresa, răsufla câteva momente. Se întâmpla însă câteodată, şi contrariul : valul în retragerea lui întâlnea numaidecât un nou tăvălug de apă, venind spre mal ; se ciocneau amândouă, prindeau vasul necomplect redresat — cu pupa în sus şi cu prova în jos, ş'atunci toată masa aceia colosală de apă cădea în vapor cu un zgomot azurzitor de bubuituri de artilerie grea — peste prova, punte şi bocaporţii magaziilor No. 1 şi 2 — umplându-l complect cu apă. Oamenii din prova dela lanţuri, în asemenea circumstanţă fugeau la adăpost — aşa aveau ordin — altfel ar fi fost striviţi şi luaţi de valuri. Fenomenul acesta era şi mai oribil, deoarece bastimentul prins sub apă nu-şi mai putea găsi assieta (stabilitatea) pe valuri ; căpăta trepidaţiuni longitudinale mari cari putea să-l rupă în două, ori să se spargă bocaporţii şi să umple magaziile din prova cu apă ; frângerea vasului şi înecul lui, în acest caz, ar fi fost mai sigure, mai repede, şi orice salvare, organizată la bord, a echipagiului, devenea imposibilă, — totul ar fi rămas la voia întâmplării.

Dar, tăvălugele acelea de apă făceau ravagii şi printre stânci. Proectau în aer, în sus şi în laturi, d'asupra stâncilor şi malului, roiuri întregi şi dense de bucăţele din stânci — care erau albe — producând un pârâit ca de zeci de mitraliere la tir. Acestea erau fluturi-efemeride despre cari mi-se raportase mai nainte. Asta însă, nu era nimic. Bolovani întregi de stânci erau asvârliţi la distanţe şi înălţimi destul de mari, unde se rostogoleau, se ciocneau între ei, dând naştere unui sgomot asemănător celui din carierele de piatră când se fac explozii cu dinamită şi aruncând scântei ca o cremene lovită de amnar.

In fine, a trecut şi eternitatea — de 55 minute. Reparaţia cârmei fiind gata la ora 10.40, am pus maşina cu toată forţa înainte ca să mă opun berbecilor — avalanşe —tăvălugi cari mă atacau, — pentru a îndulci puţin sarcina foarte grea a lanţurilor şi suferinţele ajunse la paroxism ale vasului.

Situaţia însă, se înrăutăţise mult în acele 55 de minute. Cu fiecare lovitură ce primisem, relevmentele se schimbau cu 10—15 grade, ceiace însemna că eram împins repede la coastă. Lanţul din tribord se terminase ; la cel din babord mai aveam o jumătate de chee (15 metri). Sfârşitul sbuciumului nostru era clar : Dacă vremea nu va ceda şi încă până diseară cel mai târziu, vom fi zdrobiţi de stânci, — chiar dacă lanţurile nu se vor rupe — fiindcă peste câteva ore, cel mult, voi fi împins până la coastă unde voi fi trântit de fundul pietros şi vaporul spart ca o cutie de chibrituri.

Ş'atunci, mi-am pus din nou problema : Ce să mai fac ?... Să lupt aşa înainte ?... Foarte bine, şi foarte simplu... Dar până când ? Cine poate prevedea când se va înbunătăţi timpul ?... S'aştept capriciul lui ?... Este imposibil, căci rezultatul se ştie... un dezastru...

Pe când căutam un răspuns la toate acestea, d'odată aceiaşi voce ascunsă a început să mă mustre: „Vezi, om şi comandant orgolios şi vanitos ce eşti... Când te-am îmboldit să mergi la adăpost la Lundy, te-ai opus cu raţiunea de care voi, oamenii, faceţi atâta caz... Ce ştie mintea voastră, ce este şi ce se petrece în ceia ce voi numiţi subconştient?... Te-ai temut, să nu pari ridicul faţă de Direcţiune şi de echipajul tău, să nu produci pierdere de timp şi pagube... Dar... acum paguba n'o să fie mai mare?... Şi dacă tu, îţi închipui că eşti stăpân pe vapor şi pe vieaţa ta, ca să le pierzi, când vrei şi cum vrei, te priveşte... Insă cu ce drept ai condamna la moarte echipajul tău? Dacă nu tot, măcar o parte din el... chiar un singur om?... Acum, stoarce-ţi mintea ta faimoasă şi găseşte soluţia problemei ce ţi-ai pus"...

Ca o fiară — încolţită de toate părţile de vânători şi câini, care îşi caută un loc pe unde să se repeadă ca să spargă cercul duşmanilor să se salveze — m'am coborât depe comandă. Târâş, grăbiş, ţinându-mă de parâma întinsă prin mijloc d'alungul vasului, ca să nu cad, ori să mă ia valurile, m'am dus la pupa pe dunetă [19]). Am început din nou să inspectez cu binoclul, numai terenul dinapoi.

Drept în pupa, fâşia liberă de apă pe care mă băteam cu valurile, se strimta dar se şi prelungea printre stânci până la mal, formând un fel de defileu. In dosul defileului se vedea o plajă de nisip, şi'n spatele ei o panglică ca de nichel cotind printre stânci, se perdea mai departe în malul înalt.

Ah! un râuleţ.. O plajă!... Iată, mi-am zis, unica şi poate ultima saltea, pe care o mai pot pune sub sărmanul meu „Bucureşti" ca să-şi odihnească oasele, ori să-şi dea ultimul suflu... Şi, posibilitatea unei eşuări [20] voite, a încolţit în sufletul meu...

Cercetând mai cu atenţie deschizătura printre stânci mi-am dat socoteală că vasul ar putea încăpea prin ea şi ajunge la plajă, — bine înţeles dacă va avea o adâncime suficientă şi fără stânci sub apă.

Găsisem deslegarea. Problema avea 2 soluţiuni: Una, eşuarea prin furtună, cu rezultat dezastros; a doua eşuarea voită, cu sfârşit dubios. Prima, nu puteam, nu trebuia s'o accept, cu orice risc; pe a doua mi-era penibil s'o adopt.

Un chin nou a început în conştiinţa mea... Cum să eşuez din propria mea voinţă?...

Pot eu garanta că reuşesc manevra eşuărei?... Iar dacă nu izbutesc?... Finalul va fi acelaş, ca la o eşuare fortuită, poate mai rău... Ş'atunci?... Cum să mă decid, să distrug propriu meu vas?!...

Un comandant este tot atât de legat de bastimentul lui ca ş'un gospodar de familia şi casa sa. Ba, aş putea afirma, că un comandant ţine mai mult la vas, decât un gospodar la familia şi casa sa. De existenţa vaporului este strâns unită şi vieaţa comandantului şi a echipajului. Nu este tot aşa cazul la uscat. Câţi gospodari nu-şi pierd familia, casa şi avutul şi ei trăesc încă, afară dacă nu se sinucid, — pentrucă vieaţa lor nu este în strictă funcţiune de existenţa familiei lor, care să-i distrugă odată cu dispariţia ei.

Mai mult încă, de pildă, care gospodar dela uscat, într'un caz de inundaţie, incendiu, vijelie mare (ciclon) ori cutremur de pământ s'ar decide să-şi distrugă singur familia şi casa cu tot ce are într'ânsa şi cu el împreună? Niciunul. Şi în ce scop ar proceda astfel? Ca să se salveze? Nu. Din contră. Ar fugi din casă cu toţii căutând să scape — chiar cu riscul persoanei sale — tot ce ar mai putea salva, ajutat de vecini sau de alţi oameni mai depărtaţi, din alte sate şi oraşe. Numai un nebun, sau desperat de viaţă, la uscat, s'ar putea hotărî să-şi distrugă singur familia şi avutul într'un caz de sinistru.

Dar pe mare?.... Vecinii sunt aşa de departe!... Şi în cazul meu, chiar de ar fi trecut un vapor prin apropiere şi m'ar fi zărit, el nu putea să-mi vie în ajutor decât cu riscul — sigur — al propriei lui pierzări, — fapt exclus şi nepermis.

Proba evidentă în acest sens o aveam în faţa ochilor. Vaporul de salvare *Helen Peele* din Padstow, având la remorcă barca de salvare *Edmund Harvey*, au apărut către ora 11 înaintea stâncilor. N'au avut curajul — şi bine au făcut — să vie până la noi între stânci, căci ar fi fost striviţi şi ei şi noi fără nici un folos.

Va să zică, orice ajutor pe mare era imposibil, chiar cu vase construite în acest scop, atâta timp cât furtuna dura încă. Iar depe mal sutele, miile de ochi ce ne priveau, nu puteau interveni decât după desnodământ, când cine ştie ce ar mai fi putut salva?...

Ros de aceste gânduri, cum roade cariul lemnul, m'am reîntors pe comandă, unde bravul meu Manole, cu ochii după berbeci, manevra cârma în toate părţile.

Era ora 11.45, când am poruncit să ve toţi ofiţerii pe comandă împreună cu şeful mecanic.

— Domnilor, sunt frământat de multe gânduri şi vă mărturisesc că nu ştiu pe cari s'aleg. V'am chemat să ne consultăm din nou şi să luăm alte hotărâri. Situaţia o ştiţi, este gravă şi s'a mai înrăutăţit prin faptul că lanţurile s'au isprăvit. Este inutil să vă mai spun care o să fie rezultatul căci îl prevedeţi, afară numai dacă vremea se înbunătăţeşte repede, ceia ce nu prea pare probabil.

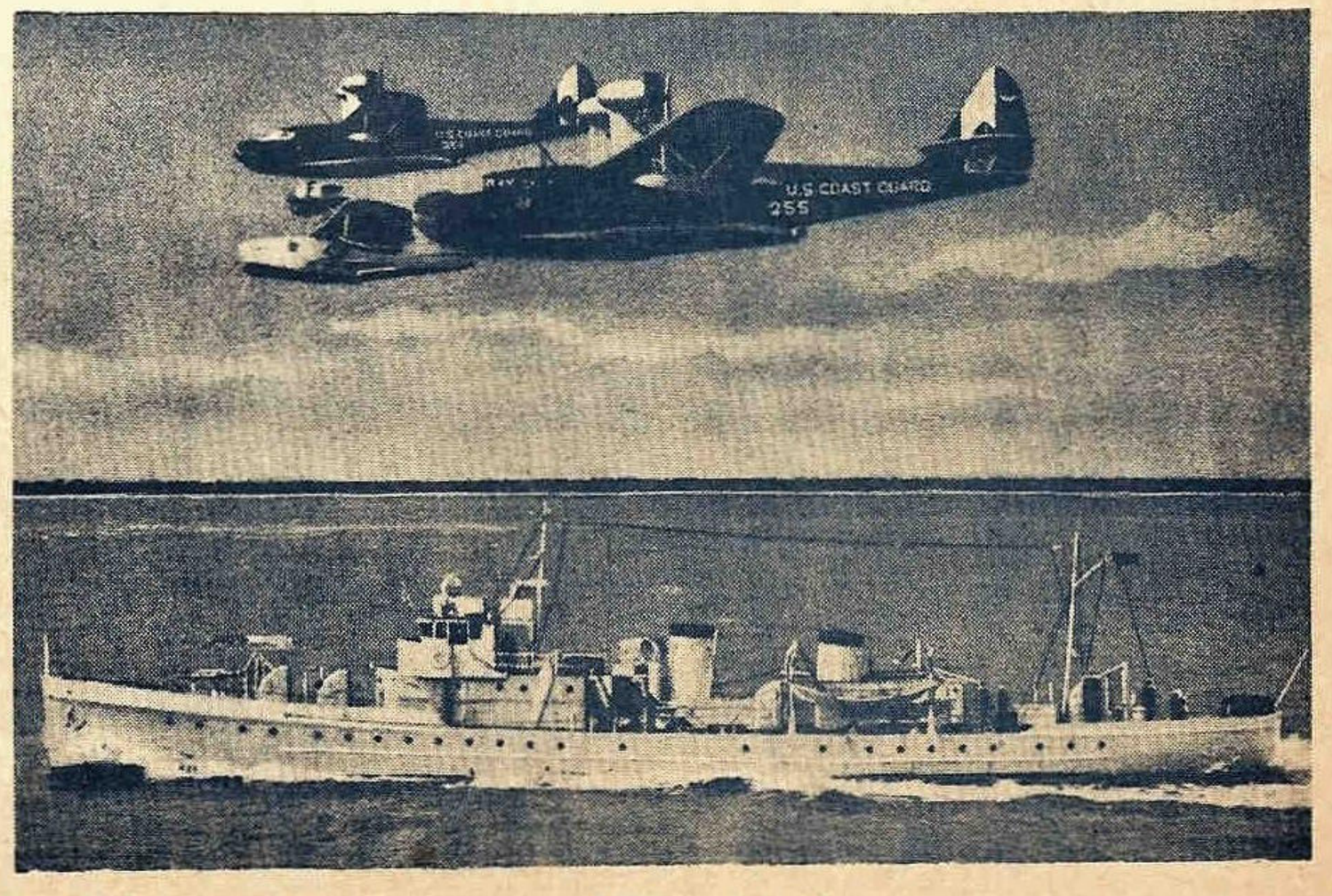
La pupa, spre mal, există o trecere printre stânci, prin care s'ar putea strecura vasul, şi unde se găseşte o plajă de nisip pe care am putea eşua după voe.

(Va urma)

---

[19]) *Dunetă*=Puntea dela pupă, similară teugei

[20]) *Eşuare*=Aşezarea unui vapor pe uscat după voe, sau din întâmplare, sau forţat de împrejurări.



Cel mai recent vas de patrulă al serviciului de „Coast Guard" american, escortat de 3 hydroavioane ale acestui serviciu.

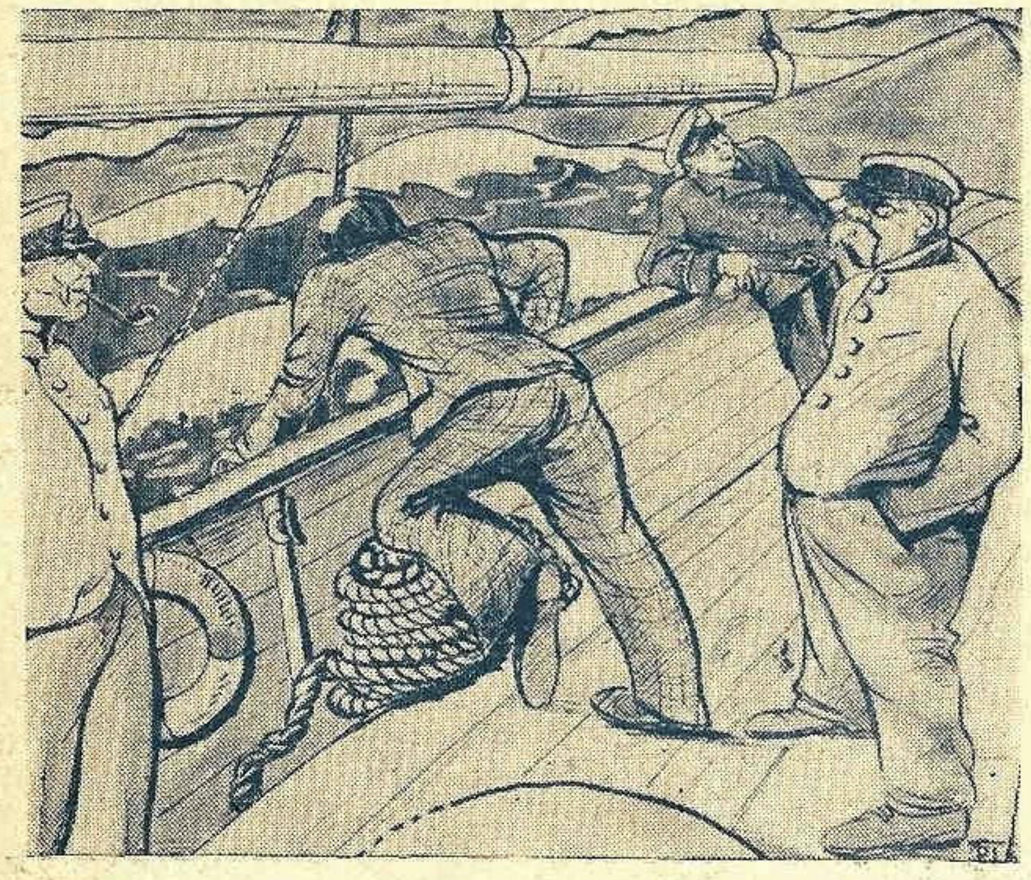
„Theodore" operatorul

Ultimului voiaj al bătrânului „Mircea" i-a fost dat să fie imortalizat pe pelicula de celuloid. In acest scop la plecarea din țară se ambarcase un operator de cinematograf, înarmat cu un aparat ce servise desigur la filmarea debutului pe ecran a celebrei vedete Francisca Bertini.

Operatorul acesta făcea notă discordantă la bord, în primul rând pentrucă era singurul „civil"; apoi se împiedeca de fiecare capăt de parâmă, se agăța de toți tacheții și de toate cavilele și veșnic te încurcai de el la manevre. Suferea groaznic de rău de mare și semna „Théodore".

Toate acestea n'ar fi avut nici o importanță, dacă aparatul i-ar fi fost bun și dacă ar fi reușit să ia măcar odată o mare montată. Voiajul era pe sfârșit și încă nu reușise să filmeze nava pe furtună. Eram disperați!

După multe săptămâni de calm și vânturi slabe, Neptun ne-a ascultat ruga și ne-a dat vânt tare în Arhipelag. Operatorul nostru ne asigurase, — pe vreme calmă, — că s'a obișnuit și nu mai are rău de mare.



Acest lucru trebuia să ni-l dovedească la prima ocazie.

Marea furioasă rostogolește valuri cu crestele albe spulberate de vânt. Bătrânul „Mircea" rulează și tanghează descriind „opturi" din ce în ce mai pronunțate.

Toată dimineața nu l-am văzut pe Théodore. La ora prânzului, parte din ofițeri ne strângem în careu pentru a lua dejunul. Cealaltă parte, — minoritatea, — ...e poftă de mâncare.

Théodore s'a simțit obligat să facă parte din „majoritate" și iată-l, radios, apărând în ușa careului.

Ne-am așezat la masă înfometați și încântați că operatorul nostru a devenit „lup de mare"; însfârșit vom putea turna mult dorita scenă: „Mircea pe furtună!".

Discuția, cum era și firesc, s'a angajat în acest sens: ba unul din noi a propus și ceilalți au aprobat cu entuziasm, să-l legăm pe Théodore cu aparatul lui în afara bordului, în port-sart, pentruca scena să fie mai impresionantă.

...Dar iată primul fel de mâncare și galeții proaspăt scoși dela cuptor unde au fost puși spre înmuere, după o prealabilă bae în mare. Această operație, este absolut necesară după șapte-opt zile de mare, când pâine nu există la bord. Galeții trebuesc înmuiați și puși la cuptor; altfel îți rupi dinții în ei. Dar cu aceasta nu ai rezolvat problema; o ultimă condițiune se impune: trebue să mănânci galetul cât mai repede, pentrucă după câteva minute, când se răcește, devine tare ca piatra.

Théodore al nostru nu cunoaște acest secret marinăresc; și chiar dacă l'ar cunoaște, parcă nu prea are poftă de mâncare. Stă pe marginea scaunului și cu toate că s'a servit copios, nu se decide să îmbuce. Pare foarte atent la discuția dintre doi vecini de masă, însă se vede de cât colo că acesta e numai un pretext, că gândul îi e în altă parte și că mirosul de mâncare îi face rău; a început să se schimbe la față și privește cam aiurit.

...Intr'un târziu se hotărăște, ia o măslină din salata orientală și dă să muște cu curaj din galetul devenit acum de granit...

...Și așa și-a pierdut Théodore operatorul, primul dinte din dantura proaspăt aranjată la plecarea din țară. Până la înapoere, scena trebuia să se repete încă de multe ori ,evident terminându-se cu aceeași operație stomatologică involuntară, tragică pentru Théodore și plină de cel mai autentic comic pentru noi.

La sosirea felului al doilea, operatorul nostru complect indispus, a părăsit în grabă careul... Și astfel nici în ziua aceea nu s'a putut filma scena senzațională cu „Mircea pe furtună"!

A doua zi e calm plat. „Mircea" cu toate velele întinse, stă pironit în așteptarea unei brize, cât de slabă.

Bordul liber din echipaj și ofițerii, afară de cel de cart, profită de acalmie și fac o bae de mare.

De jos de pe scara lăsată la apă, din port-sart, de pe copastie, de la comandă sau chiar din arboradă, după știința, antrenamentul și curajul fiecăruia, săgeți vii se avântă în sineala mării, pentru a apărea peste câteva secunde la câțiva metri mai spre larg.

Théodore a dispărut ca prin farmec! In cele din urmă îl găsim sub o tendă, ascuns de teama lecției de înnot.

Vrând-nevrând trebue să facă și el bae. Își pune patru centuri de salvare, pentru mai multă siguranță ia câte un colac în fiecare mână, pe al treilea și-l pune după gât și apare în capul scării, pirpiriu și mărunțel, parodie de cavaler medieval, în platoșa centurilor de plută. Cu mii de precauțiuni scoboară scara și se înmoae în apă cu sgârcenie, ca la un ritual, neîndrăznind să lase capătul scării din mână chiar când este complet în apă, cu toată armura de plută cu care e prevăzut.

Curând însă, cu mari eforturi, iese din apă, de frica băeților cari în zadar se străduesc să-l dea la fund. Ajuns în capul de sus al scării este întâmpinat de alt inamic care-i face vânt în apă. Descrie o traectorie dezordonată, cu mâinile și picioarele răschirate ca o sperietoare și cade grămadă, împroșcând cu apă până sus la agresor.

Echilibrul cavalerului medieval se restabilește în apă, din nefericire nu întotdeauna în poziția normală a înotătorului, întrucât pe traectorie și în cădere centurile de plută se deplasează către picioare. Atunci intervine eroic toți înotătorii, îl urcă la bord, îi scot armura de plută, eventual îi fac puțină respirație artificială (nu de altceva dar pentru înviorare) și-l lasă să se pârjolească la soare, rozând cu restul danturii un galet nenorocit.

...Sunt sigur însă că Théodore operatorul păstrează amintiri minunate din voiajul acela cu „Mircea" în Mediterană.

H. P.

DRAMELE MĂRII (12)

URMĂRIREA REVOLTAŢILOR. ROLUL FEMEILOR TAITIENE.

In acelaş timp guvernul căuta să pună mâna pe revoltaţi cu orice preţ. Fregata Pandor cu 24 tunuri şi 116 oameni, plecă sub comanda căpitanului Edward Edward. Pandor trecu strâmtoarea Magelan în luna Ianuarie 1791 şi ancoră la 23 Martie acelaş an la Taiti, ridicând pe sus pe toţi aspiranţii şi marinarii rămaşi acolo cu toate sfaturile lui Christian. Opt luni mai târziu, apăreau în faţa unei curţi marţiale şi erau executaţi.

Niciodată echipagiul vasului englez n'ar fi reuşit să descopere adăpostul izolat al răsculaţilor refugiaţi în insula lor mănoasă, dacă n'ar fi înbuibat pe indigeni cu rachiu şi nu i-ar fi copleşit cu cadouri. Trebue însă să spunem ceva despre cinstea femeilor din Taiti, care-şi apărară prietenii Europeni cu o energie rară. Câţiva indigeni care se făcuse vinovaţi de trădare, fură masacraţi de ele în timpul unei orgii la care îi invitase după plecarea Pandorei.

Una dintre ele, ascunse atât de bine pe tânărul aspirant Haywood, în cât vasul de război fu nevoit să ridice ancora fără să fi pus mâna pe această ultimă pradă. Sărmanul nenorocit pentru a se sustrage vaselor de război care brăzdau Pacificul în căutarea celorlalţi răsculaţi de pe Bounty şi care din când în când se iveau pe neaşteptate la Taiti, pentru a încerca să pună mâna pe el, trăi timp de cincispreze ani în pădure şi pe piscurile înalte ale insulei, cercetând întrebător orizontul, pentru a descoperi naţionalitatea vapoarelor ce treceau prin acele locuri.

In acest timp femeea lui, Mahina, rămase credincioasă cauzei sale, zădărnici toate urmăririle înconjurându-l cu un devotament nemărginit.

Când un vas strein pătrundea în portul Papeete, Haywood dispărea fără ca cineva din insulă să poată cunoaşte locul unde se ascundea. Adăpostul lui nu putuse fi niciodată descoperi şi Mahine scobora pe plaje pentru a supraveghea ce se va petrece.

In timpul vizitei unui vas de război, tânăra femee nu părăsea ţinutul Paré în care se afla portul, spionând toate mişcările streinilor.

Uneori o companie de marinari scoborau la ţărm, îndreptându-se spre interiorul insulei. Atunci Mahine se mulţumea numai să aprindă un foc cu lemne verzi pe vârful Hapape al cărui fum gros se ridica în coloane negre spre cer, apoi scobora spre sat căutând iar după două sau trei zile expediţia se înapoia tot cu mâinile goale.

După ce corabia pornea spre larg, Mahina pornea iar în munţi şi din când în când Haywood îndrăsnea să se arate prin sate.

Un ofiţer al Pandorei, comandantul Mervil era aproape să pună mâna pe aspirant în împrejurări care merită să fie cunoscute.

Ajuns la Taiti cu aceiaşi misiune ca şi predecesorii săi şi întocmai ca şi ei nereuşind în încercările lui, se hotărî să corupă pe Mahina şi să afle prin ea ascunzătoare lui Hoywood.

Tânăra Taitiană fu înştiinţată că comandantul englez doreşte să-i vorbească şi se duse fără împotrivire pe bord.

Mervil o primi înconjurat de Statul său Major şi cu un ceremonial hotărât să impresioneze pe tânăra indigenă.

Bijuterii, mătăsuri în culori sclipitoare şi o mulţime de lucruri plăcute ochiului, erau aranjate pe o masă.

O gustare era pregătită şi comandantul oferi Mahinei să cioc-nească cu el şi ofiţerii lui.

Tânăra femee se împotrivi. La stăruinţele lui ea spune:

— Ascultă *Tehavara* (comandante) îţi voi spune ceiace gândesc în inima mea... nici nu voi mânca, nici nu voi bea cu tine, fiindcă băuturile tale întunecă mintea şi când mintea nu e limpede, cuvintele pornesc anapoda ca *otonu* (crabul) care se plimbă pe stânci.

— Te înşeli în privinţa planurilor noastre, Mahine, răspunse comandantul Mervil. Nu urmărim decât să primim cu toată cinstea o fată frumoasă ca tine. Ştii bine că tovarăşile tale vin în fiecare zi să ne viziteze, numai tu nu le însoţeşti niciodată.

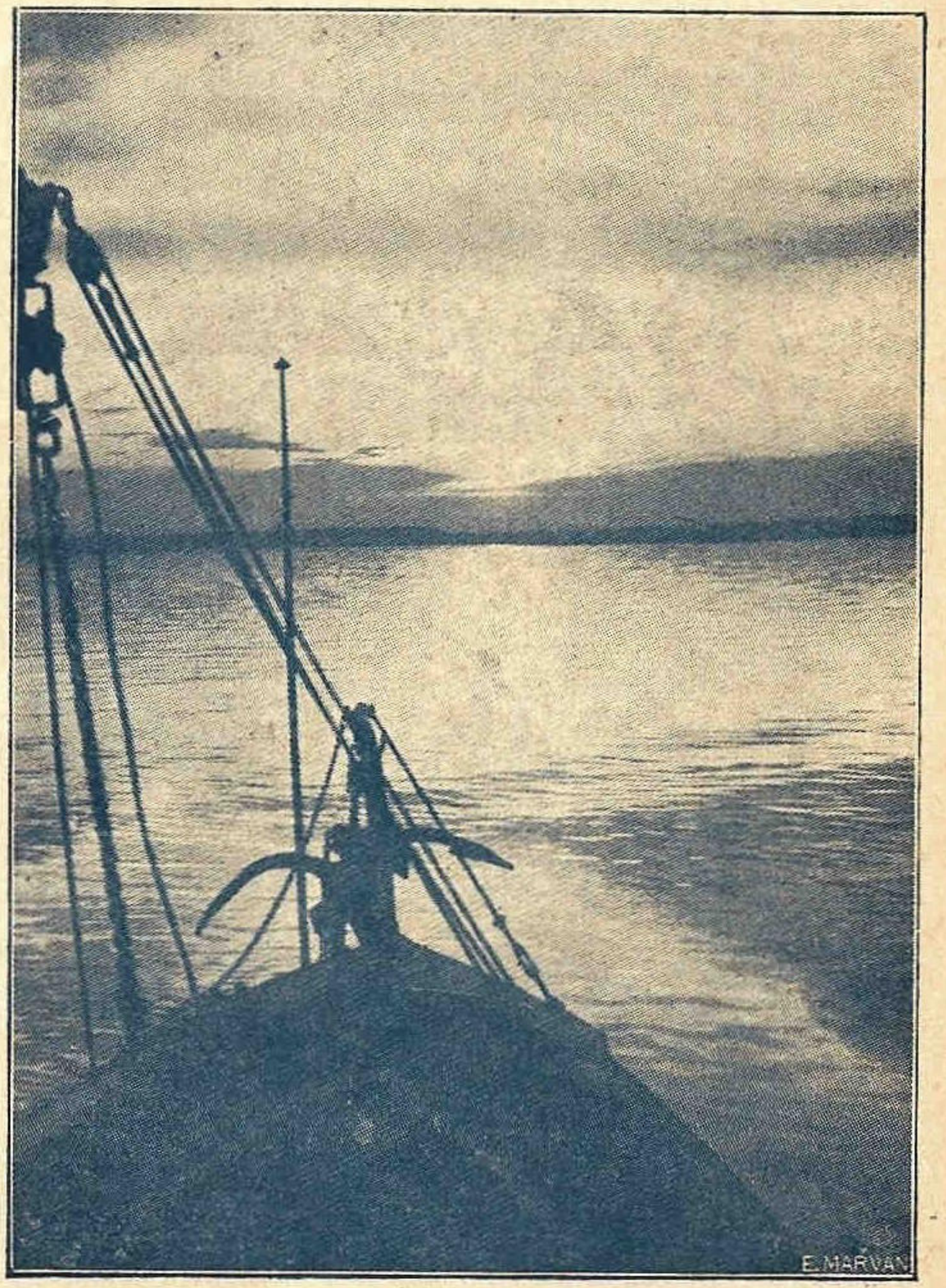
— De ce să spui ceeace nu gândeşti, Tehavara. M'ai chemat aici ca să-ţi spun locul unde se ascunde *Tativati,* (nume pe care Taitienii îl dăduse lui Haywood).

— Fiindcă eşti atât de deşteaptă nu mă mai prefac faţă de tine.

— Ştiam bine că Mani (Mewil în Mohari) se bizuia pe băuturile sale, pentru afla prin viclenie gândurile mele!

— Fie! Şti bine că Tativati, după cum îi spui, a săvârşit o crimă pe care legile noastre o pedepsesc fără milă.

— Lui Tativati nu-i plăcea să stea pe bordul corăbiei. Tativati



În căutarea revoltaţilor de pe „Bounty"

gândea numai la Mahina care plângea pe ţărm aşteptând întoarcerea lui şi Tativati a părăsit corabia pentru a veni lângă ea şi copilul lui care trebuia să vie pe lume. Dacă n'ar fi făcut aceasta ar fi fost un om rău. E o crimă să-ţi ţii cuvântul? Tativati n'a făcut rău nimănui şi n'a ucis pe nimeni.

— Da! însă s'a răsculat împotriva şefului său, asvârlindu-l într'o luntre pe care era să piară.

— Pentru aceasta aţi ucis zece până acum şi vreţi să-l ucideţi şi pe Tati.

— Nu, îţi jur că regele nostru îl va graţia.

— De ce vii atunci să-l cauţi? Graţiază-l şi întoarce-te în ţara ta!

— Trebue să ceară el însuşi iertare.

— Tati nu va cere iertare şi atât timp cât eu voi trăi nu-l veţi prinde.

Avem trei copii în munţi şi nu le veţi răpi părintele... rămâi sănătos Tehavara păstrează pentru femeile tale aceste bijuterii şi aceste gâteli întinse pe masă.

Femeile din ţara ta sunt oare în stare să-şi trădeze bărbaţii pentru cadouri, ca să poţi crede că Mabiva va părăsi pe Tati ?

Spunând aceste cuvinte tânăra femee se îndreptă spre ieşire pentru a se duce la piroga ei.

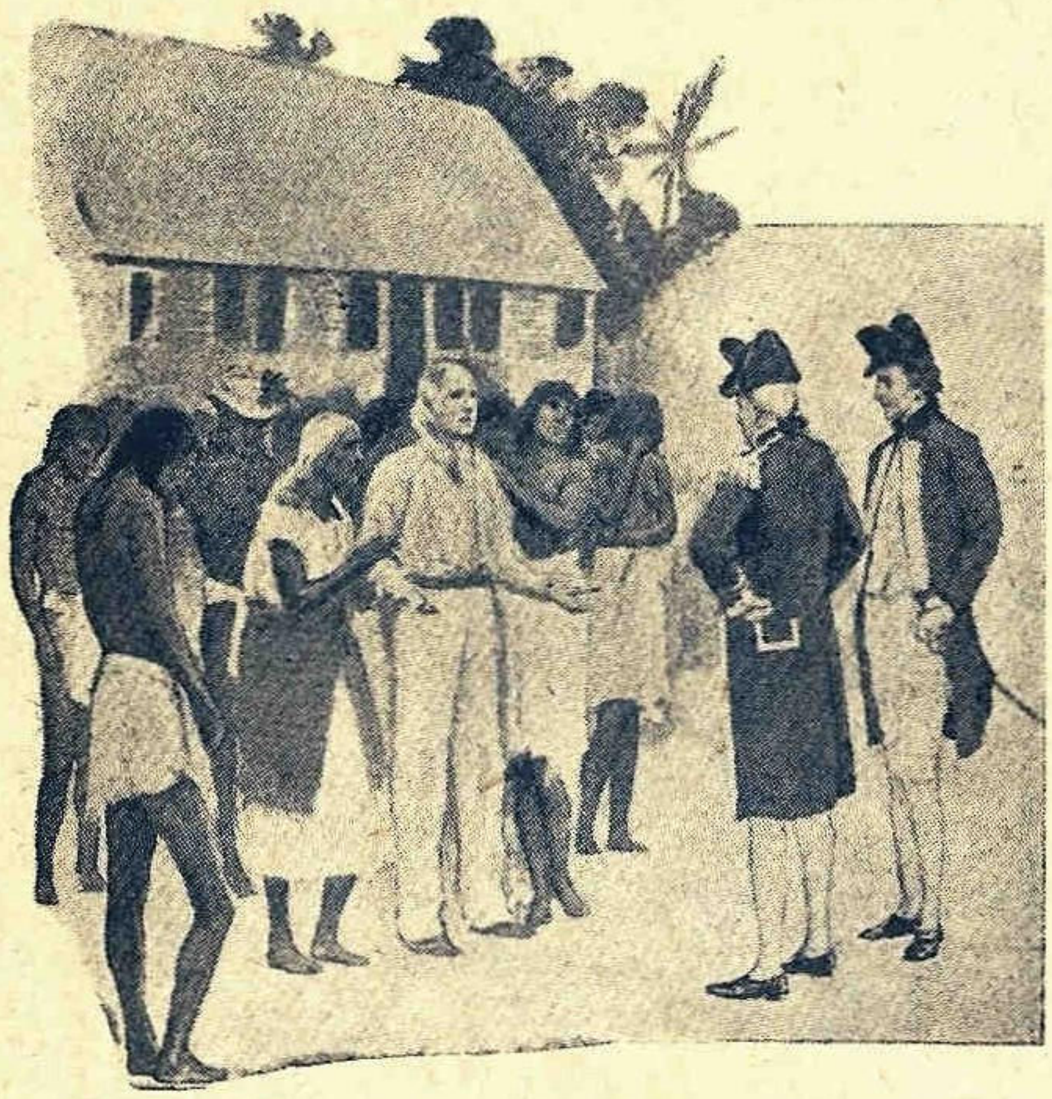
— Incă un cuvânt Mabiva, îi spuse comandantul, tu însuţi vei hotărî de soarta lui Tati... ofiţerii mei împreună cu mine îţi dăm cuvântul nostru de onoare că viaţa lui, nu se află în primejdie, dacă consimte să se predea.

Din contră va suferi soarta tovarăşilor lui dacă ne sileşte să-l prindem cu forţa.

— Oare aveţi aripi la picioare ca să nădăjduiţi să prindeţi pe Tati.

— Jur că înainte de o lună va fi în mâinile noastre.

— Succes! Tehavara, făcu drăgălaşea femee şi însemnându-şi plecarea printr'un hohot de râs, sări în pirogă şi din câteva lovituri de vâslă ajunse la mal.



Ultimul supravieţuitor dintre revoltaţi.

Comandantul Mewil nu se dădu bătut. Puse în execuţie un plan pe care-l rumega de câteva zile şi care în gândul lui trebuia neapărat să-l ajute a pune mâna pe ultimii răsculaţi care se ascundeau la Taiti.

Vorbi în ascuns cu vreo cincizeci de indigeni aleşi cu grije dintre pleava insulei şi le făcu făgăduieli atât de promiţătoare, încât îi atrase de partea lui.

Cursa în care voia să-l prindă pe Tati era destul de bine născocită.

Va ridica ancora, lăsând să se creadă că se întoarce în Anglia şi se va opri în largul mării. După patru zile va expedia una din şalupe cu treizeci de oameni bine înarmaţi, care profitând de adierea serei, vor vâsli toată noaptea şi vor ajunge înainte de apusul soarelui la promontoriu Ithia. In vremea aceasta indigenii, fie urmărind în ascuns pe Mabiva, fie profitând de ivirea lui Haywood, liniştit de plecarea corăbiei, trebuiau să-l prindă şi să-l predea în ziua hotărâtă.

Mai întâi totul se petrecu pe placul complotiştilor.

Mewil dădu o serbare mare şefilor insulei, pentru a-şi lua rămas bun dela ei şi îi vesti că renunţă de a mai pune mâna pe dispărutul Tati.

A doua zi de dimineaţă ridică ancora îndreptându-se spre Sud pentru a se folosi de alizee, care-l va duce drept acolo unde voia.

In aceiaşi seară Mabiva, urca spre munţi, dealungul râuleţului Hapape, când deodată i se păru că o cracă uscată trosni în urma ei în pădure.

Deodată îi trecu prin minte gândul că trebue să fie urmărită, însă nu se întoarse, ci strecurându-se repede prin desişul de nepătruns al pădurei, se opri ţinându-şi respiraţie, rămase în această poziţie un ceas întreg, trăgând cu urechea, însă nici un sgomot nu veni să-i întărească bănuiala. Atunci îşi urmă ascensiunea prin măreaţa vale Tehauru şi urcând încetul cu încetul înălţimile, ajunse pe platoul inferior Orofeva sau diadema muntelui.

Haywood îşi părăsise ascunzătoarea şi o aştepta acolo cu cel mai mic din copii săi în etate de şease ani.

— De ce ţi-ai părăsit ascunzătoarea, îi spuse femeea lui, după ce îl strânse cu pasiune în braţe.

— Am văzut dispărând azi dimineaţă corabia spre Sud de pe piscul Oro.

Abea spusese aceste cuvinte şi treizeci de indigeni se repeziră asupra lui, îl legară solid cu o frânghie din fire de cocos şi cu toate lacrimile şi rugăminţile tinerei femei, îl târâră spre plaja pustie din Ithia.

Intoarce-te lângă fraţii tăi, spuse Mabiva fiului ei şi nu ieşiţi înainte de venirea mea şi cu ochii în flăcări cu părul despletit se repezi peste cărările prăpăstioase, care scurtau pe jumătate drumul spre satul Pare locuit de părinţii şi rudele sale.

Răpitorii nesocotise energia ei.

Abea ajunsă, ridică întregul sat cu povestirea nemai pomenitei trădări printre ai lor. Recunoscuse locuitorii din Ithia şi fiindcă între ei şi cei din Pare exista o veche gâlceavă, nu-i trebui mult să-i convingă s'o urmeze.

Porniră toţi în pas alergător şi sosiră aproape în acelaş timp cu protivnicii lor pe care nevoia de a-l purta pe Haywood le întârziase mersul.

Prizonierul fu deslegat pe loc şi ticăloşii care se însărcinase cu această faptă ruşinoasă, înfierată chiar de cei din satul lor, fură siliţi să mărturisească că a doua zi spre seară trebuiau să predea pe Tativati oamenilor comandantului Mewil.

Douăzeci şi patru ceasuri mai târziu când marinarii Pandorei acostară la promontoriu, fură primiţi cu o ploae de pietre şi se îmbarcară în grabă convinşi că li se întinsese o cursă.

De atunci vapoarele engleze sfârşiră cu încercările şi Haywood putu trăi, liniştit la Taiti, însă ori de câte ori se afla în radă o corabie engleză, găsea că e mult mai prudent să se retragă până la plecarea ei în ascunzătoarea lui.

Se stinse vreo cincisprezece ani mai târziu, în insulă se mai află şi acum vreo douăzeci urmaşi de-ai lui...

După ce a căutat vreme îndelungată urmele răsculaţilor, care sub conducerea lui Christian părăsise Taiti pe Bounty, amiralitatea engleză, sfârşi prin a crede că vasul fusese înghiţit de valuri şi cu trecerea timpului nu se mai ocupară de această afacere.

Numărul celor pedepsiţi fusese destul de mare, pentru ca alţi marinari să mai fie ispitiţi de a imita exemplul tovarăşilor lor de pe Bounty. Intr'un interval de cincisprezece luni, unsprezece cadavre se legănase de stâlpii pontonului din rada Llymonth.

Cu toate că justiţia maritimă nu pusese mâna pe instigatori fu cât se poate de nemiloasă. Aspirantul Stewart abea de seaptesprezece ani, cu toată vârsta lui fragedă şi rudele influente suferi aceiaşi pedeapsă. Regele nici nu voi să citească recursul de graţiere. Cumplită necesitate, însă îndreptăţită. Nu poate exista marină fără respectul pavilionului şi a autorităţei comandantului.

Nu mai rămâne decât să aflăm ultimul act al acestei drame întunecate care s'a desfăşurat pe insulele Pitcairu.

COLONIA PITCAIRU. COMPLOTURI, TRĂDARI, GELOZIE, UCIDERI.

După ce goliră pe *Bounty* de tot ce au putut ridica, revoltaţii dădură foc epavei, ca nu cumva zărită din larg de vre-un navigator, să le demasce ascunzătoarea. De acum erau condamnaţi cu toţi să nu mai poată părăsi insula.

Christian fu ales cu unanimitate şeful coloniei şi aspirantul Young secund.

Prima grije fu să-şi construiască locuinţe şi găsiră un loc minunat în fundul unei văi roditoare, ascunsă de toate părţile. Aci cărară provizii şi materiale.

Pe drum descoperiră două pietre sculptate, care le dădu de bănuit că în insulă ar mai fi locuitori. O bătură în lung şi în lat, fără să găsească vreunul, ceiace îi linişti.

Se aşezară serios pe lucru şi cu ajutorul tahitienelor colibele se înălţară văzând cu ochii.

Cu toate că cuprinsul insulei era mic, totuşi fu cel mai nimerit adăpost ales. Vegetaţie bogată, porci sălbateci, pasări, peşte de jur împrejur... să tot trăeşti, mai ales după atâtea peripeţii, avea un singur cusur: lipsea apa dulce. Acesta cu siguranţă fusese motivul pentru care cei ce sculptaseră pietrile, părăsise insula.

Scăpaţi de orice grije, refugiaţii terminară instalaţiile şi zilele se scurseră liniştite. Colibele erau o mândreţe. O bărcuţă construită de lemnarul Mills şi armurierul William le dădură putinţă să iasă la pescuit. Parte din teren fu defrişat, tahitienii meşteri împletiră plăşi din fire de cocos. Intr'un cuvânt voioşia şi belşugul nu lipsea, iar trei copii născuţi pe insulă aduse speranţe pentru viitor.

Se aflau pe insulă nouă europeni, şapte tahitieni, în total 16 bărbaţi, fiecare cu femeia lui şi opt copii, — în total 40 de suflete.

S'ar părea că în asemenea condiţii viaţa se scurgea în chip uşor, patriarhal, cu toate că europenii cam abuzau de tahitieni, punându-i la cele mai grele munci. Aceştia însă făceau totul cu dragă inimă şi autoritatea lui Christian ştia să ţină cumpăna. Totul merse bine, până în clipa când un accident fatal aruncă mărul discordiei care duse colonia la vărsări de sânge, până ce rămase pe insulă un singur bărbat cu nouă femei şi douăzeci şi doi de copii.

Tahitiana lui William căţărându-se într'o zi pe stânci în căutarea de cuiburi, alunecă, se prăbuşi într'o prăpastie şi muri. Armurierul ceru să i se dea altă femee, şi anume pe a unui tahitian Talalu, ameninţând că va părăsi insula.

Pe de o parte faptul că serviciile armurierului nu erau de lăsat, pe de alta că dacă ar fi fost prins se putea descoperi ascunzătoarea, Talalu fu silit să-şi cedeze soţia.

De atunci prietenia dintre europeni şi tahitieni se rupse, aceştia punând la cale uciderea celor dintâi.

Lovitura ar fi reuşit, dacă complotiştii nu s'ar fi destăinuit soţiilor lor. Acestea, acum ca şi ori când, ţiu mai mult la europeni decât la compatrioţii lor. Porniră în grup spre locuinţa lui Christian şi a tovarăşilor lui şi începură să cânte:

„Pentru ce omul galben îşi ascute securea? Ca să omoare pe omul alb!"

Femeile albilor au înţeles rostul cântecului şi preveniră pe tovarăşii lor de viaţă, care puseră mâna pe arme. Tahitienii descoperiţi cerură ertare, care nu le fu acordată decât cu condiţia ca ei singuri să-şi ucidă pe cei doi şefi ai complotului.

Unul din ei, *Ohou* fu decapitat, iar *Talalu* fu înjunghiat chiar de fosta lui femee, devenită soţia lui William. Ceilalţi cinci fură puşi la grele încercări, ceeace stârni un nou complot, de astă dată fără a mai fi puse în curent şi femeile.

Intr'o noapte fură atraşi în cursă şi ucişi William, Christian, Martin, Mills şi Brownn. In colonie rămăsese patru europeni şi cinci tahitieni, — iar femei 15. Scenele de gelozie isbucneau zilnic şi de astă dată se revoltară femeile, care uciseră pe toţi compatrioţii lor.

Dar aceasta nu schimbă situaţia, şi, — în afară de unul, care muri de boală, — toţi ceilalţi europeni începură să se duşmănească din cauza femeilor, până ce rămase unul singur: Adam. Fără nici un concurent, acesta readuse liniştea în insulă, ca un patriarch cu un numeros harem şi mulţi nepoţi şi strănepoţi, direcţi sau indirecţi.

Se uitase aproape de revoltă, de *Bounty*, când în toamna anului 1814 nava de răsboi *Britou*, comandată de Sir Thoma Stawes, încrucişând printre insulele Marchize, se trezi în faţa unei insule dela malul căreia, conform tradiţiei, se desprinseră mai multe bărci ai căror lopătari trăgeau vânjos în strigăte de bucurie.

Căpitanul puse megafonul la gură şi strigă puţinele cuvinte în limba marchiziană ce le ştia. Spre surprinderea lui şi a celor de pe bord, din bărci li se striga pe englezeşte: „Puteţi să ne daţi o bucată de parâmă?"

Din altă barcă răsună tot pe englezeşte:

— Care e numele vasului?

Şi după ce li se răspunse, urmă întrebarea:

— Cine e comandatul?

O conversaţie întreagă se înjghebă şi cei din bărci fură poftiţi la bord. Se urcară fără teamă şi toţi rămaseră surprinşi când unul din vizitatori întrebă:

— Aţi auzit de căpitanul Bligh? Dar de unul Christian? Priviţi, cu barca aceia mare vine feciorul lui, Martin Flechter Octombre Christian. Tatăl lui a murit.

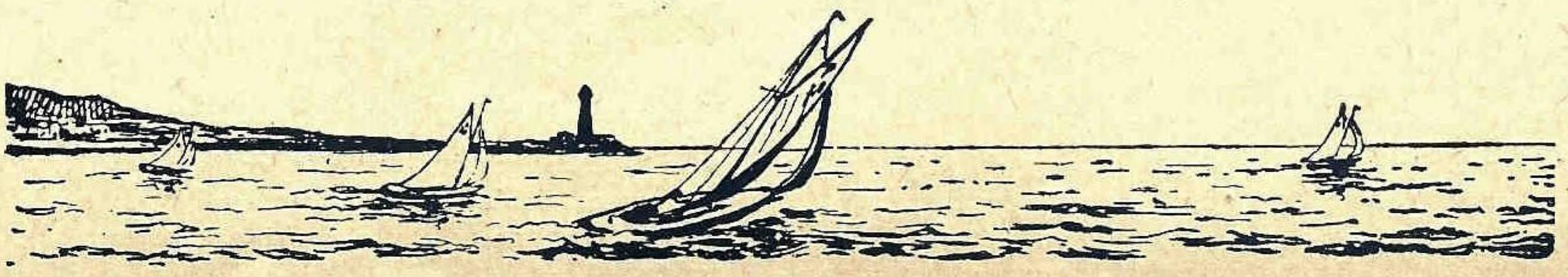
Barca acostă şi pe scara navei păşi tânărul Christian. Era un băiat voinic de 24 ani, părul negru, privire sinceră şi pătrunzătoare. Nu avea alt costum decât o pânză în jurul coapselor şi o pălărie de pae împodobită cu pene de cocoş. El povesti că e primul născut al lui Christian şi acum era însurat cu o femee mai în vârstă decât el, una din văduvele care plecase cu revoltaţii din Tahiti.

După tratăţii cu răcoritoare, căpitanul debarcă la uscat spre a „întoarce vizita" şi a vedea pe ultimul supravieţuitor al dramei. Bătrânul Adam îi eşi în întâmpinare, însoţit de baba lui. La început cam tremura, dar fu liniştit că nu i se va întâmpla nimic. Adam mărturisi că nu a luat parte activă la revoltă, fiindcă tocmai atunci era bolnav.

Dorul de ţară era atât de mare, în cât ceru învoire căpitanului să-i ia cu nava. Dar femeile începură să bocească şi-l hotărâră să rămână în noua patrie, care putea fi socotită ca o colonie englezească.

Adam muri în 1825 şi azi insula Pitcairn e o colonie înfloritoare, cu cetăţeni voinici, credincioşi ţării din care se trăgeau şi plini de voioşia moştenită dela străbunicele lor Tahitiene.

— SFARŞIT —



Reorganizarea companiilor de navigaţie germane

In Germania s'a elaborat actualmente un plan pentru reorganizarea companiilor de navigaţie germane. In virtutea acestui plan, cele 2 mari companii : *„Hamburg-Amerika Linie"* şi *„Norddeutscher Lloyd"* vor trebui să se separte, renunţând la acordul din 1930.

„Hamburg-Amerika Linie" va fonda 3 societăţi autonome : una pentru Atlanticul de Nord, una pentru Extremul Orient şi alta pentru America centrală şi coasta de West a Americei de Sud.

„Norddeutscher Lloyd" se va scinda în 2 societăţi : una pentru Atlanticul de Nord şi a doua pentru Pacific.

Ambele companii vor abandona serviciile pentru Europa, Levant precum şi America şi coasta de Este a Americei de Sud.

In 1930, aceste două companii încheiaseră o strânsă asociaţie, fără ca totuşi să fuzioneze cu desăvârşire. Acest consorţium ajunsese să absoară 70% din flota comercială germană. Acum, se socoteşte mai preferabil să se încredinţeze liniile de navigaţie unui mai mare număr de companii, mai puţin importante.

Situaţia tonajului dezarmat

Tonajul *francez,* dezarmat la 15 Octombrie 1934, se împărţea astfel :

Pacheboate : 29 vase, deplasând 174.262 tone ;

Cargoboate : 145 vase, deplasând 391.777 tone. Acestea se repartizează, la rândul lor, în: 113 vase mixte şi vapoare, deplasând 363.628 tone, şi 32 veliere, deplasând 8.149 tone ;

Alte vase : 108 vase, deplasând 20.087 tone ;

Total: 282 bastimente, deplasând 586.126 tone, adică o sporire de 22.124 tone, dela 1 Septembrie 1934.

Trebue semnalat importantul număr de vânzări în străinătate cari au avut loc dela această dată. Vasele vândute însumează peste 30.000 tone, pe când cumpărările nu au atins decât 5.000 tone. Se poate constata, în acelaşi timp, că, pe când unele pacheboate de mare tonaj au dezarmat în intervalul dela 1 Septembrie la 15 Octombrie 1934, în schimb, situaţiunea s'a îmbunătăţit în materie de cargoboate : 145 vase dezarbate, în loc de 162, şi 391.777 tone faţă de 422.218 tone.

Statisticele *germane,* tonajul dezarmat, dau următoarele cifre :

Tonajul total pentru Germania era la 1 Noembrie 1934 : 89 vase, deplasând 283.737 tone, faţă de 242.122 tone la 1 Octombrie. Aceste cifre sunt referitoare numai la tonajul armatorilor cari sunt membri ai Federaţiunei armatorilor germani şi el cuprinde aproape toate vasele de mare, de peste 100 tone, cu excepţiunea velierelor costiere şi a imbarcaţiunilor de pescuit.

Moartea învingătorului lui „Emden"

De curând a încetat din viaţă, în etate de 66 de ani, Vice Amiralul *John Glossop,* învingătorul crucişătorului german *Emden.* După izbucnirea războiului, Amiralul *Von Spee,* comandantul flotei germane din Pacific, detaşă acest crucişător pentru a duce lupta contra traficului inamic. Este încă în mintea tuturor epicele acţiuni ale lui *Emden,* care sub comanda comandorului Müller, câştigase faima invizibilităţei şi a imunităţei ;

In Septembrie 1914, *Emden* reuşise să taie aproape toate comunicaţiile între Indii şi Birmania scăpând tuturor forţelor aliate care-l urmăreau. La sfârşitul lui Noembrie 1914, comandorul Glossop, comandantul crucişătorului australian *Sydney,* izbuti să ajungă pe *Emden* la insulele Cocos, tocmai când acesta distrugea staţiunea cablului. După o luptă scurtă, *Emden* fu nimicit. Câţiva supravieţuitori parveniră să găsească o goeletă veche numită „Ayesha" cu care ajunseră, după nesfârşite peripeţii, în Arabia.

Activitatea Ligii Navale Italiene

Citim în ziarul *„Le Temps"* următoarele interesante informaţiuni asupra activităţei şi realizărilor Ligei navale italiene :

Liga Nnvală Italiană, fondată în 1897, a primit o impulsiune din momentul când a devenit o instituţie fascistă. In primul rând, ea a stabilit un program de propagandă în şcoli, în perfect acord asupra activităţei şi realizărilor Ligei Navale Italiene :

Această politică a dat Italiei, într'o perioadă de 12 ani, peste 80 de porturi, complectate şi amenajate cu 36 kilometri de cheiuri şi moluri noi, ca şi lucrări de apărare, magazii şi basine. Scopul care se voeşte să se atingă prin Liga Navală este crearea unui spirit maritim la italieni, ceeace este un lucru puţin cam diferit de iubirea de apă — care nu durează decât un sezon — arătată în fiecare vară de către nenumăraţi vizitatori ai plajelor.

Marea trebue să fie considerată ca un factor de putere, de bogăţie şi de expansiune, nu numai ca o atracţie turistică.

D. *Mussolini* a definit Italia ca fiind mai mult o insulă decât o peninsulă şi a declarat că viitorul său este pe apă. Pentru acest motiv, propaganda care se desfăşoară, şi care se va desfăşura în şcolile italiene, din punct de vedere sportiv, turistic şi economic, capătă o importanţă foarte mare. Publicaţiunile, expoziţiile, filmele şi conferinţele lucrează în domeniul cultural. Propaganda sportivă are de scop de a dezvolta sportul velelor şi al canotajului. Insfârşit, croaziere gratuite, sau aproape gratuite, sunt destinate să pună tineretul în contract direct cu marinarii şi cu navigaţiunea de lungă cursă. Această propagandă se exercită în special în şcoale, cu autorizarea ministrului educaţiunei naţionale. In deosebi, ofiţerii de marină ţin numeroase conferinţe, dau lămuriri şi sfaturi, cari sunt aplicate în lunile de vară. Unul din rezultatele scontate ale acestei propagande, va fi sporirea încrederea publicului în întreprinderile maritime, şi se speră că, acum, li se vor încredinţa acestora mai bucuros capitaluri.

Manevrele Navale Britanice dela Singapore

La 12 Decembrie 1934, au avut loc, în cel mai mare secret, mari manevre navale, la *Singapore,* menite a demonstra eficacitatea noilor instalaţiuni de apărare ale celei mai moderne baze navale actuale.

La aceste manevre au luat parte 1 crucişător, 1 port-avion *(Eagle)* şi 18 distrugătoare, cari au reprezentat forţele atacante. Defensiva a fost făcută de apărarea fixă, de un corp de 4.000 de oameni cari să împiedice o eventuală tentativă de debarcare precum şi de forţele aeriene ale bazei. In timpul manevrelor portul a fost închis mai multe ore pe zi, iar în timpul nopţei, baza a fost scufundată în întuneric.

Tema a fost asemănătoare aceleia a recentelor manevre din apele Marei Britanii: flota atacantă a căutat să se apropie nevăzută de bază, navigând cu toate focurile stinse, iar aviaţia de recunoaştere şi de bombardament a apărării a căutat să descopere şi să oprească navele atacante. Asupra învăţămintelor manevrelor nu a fost dat nici un comunicat, era şi natural, dar se pare că manevrele au demonstrat inexpugnabilitatea bazei.

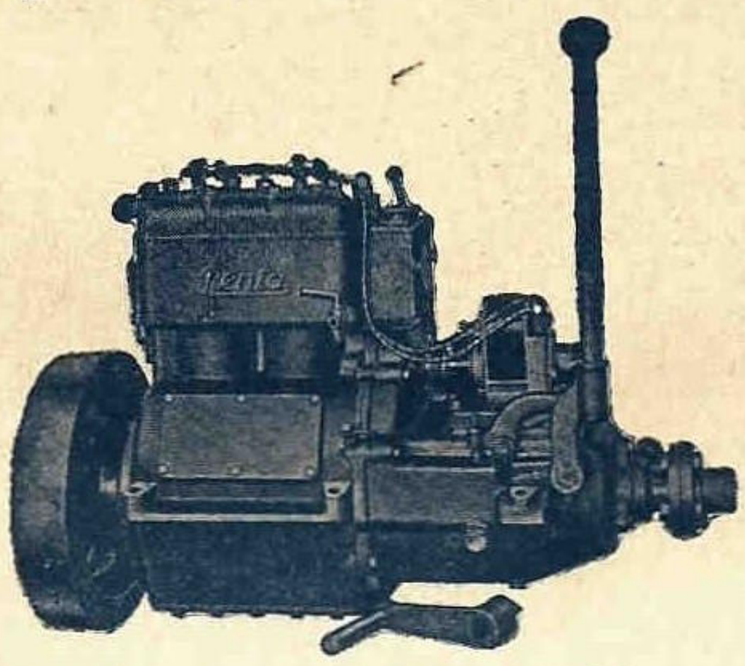
Din nou chestiunea pachebotului „Atlantique"

Cititorii noştri îşi aduc aminte de catastrofa pachebotului francez *Atlantique* care a fost mistuit de flăcări.

Deasemenea se ştie că societăţile de asigurare au fost condamnate de către *Tribunalul Senei* să plătească 170 milioane fr. fr. so-

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat eftine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.

Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2

pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până la 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină.
Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

cietăţii *Sud-Atlantique* proprietara vasului. (No. 2—3 an. III pag. 50).

Societăţile de asigurare au făcut apel şi desbaterile au ţinut câteva şedinţe.

Sentinţa a dat la 28 Dec. 1934 câştig complect de cauză fostei Societăţi proprietara a vasului. Societăţile de asigurare rămânând condamnate la plata a 170 milioane franci.

Principalele puncte pe care voia să le susţină societăţile de asigurare au fost:

1) Incendiul a isbucnit din cauza izolamentului prost al canalizaţiei electrice.

Pentru susţinerea acestui punct s'au folosit de depoziţiile unui individ al Casei Brown-Boveri trimis de această casă ca să controleze cauzele neregularităţii funcţionărei pilotului automat (giro pilot).

2) Că vasul mai poate fi reparat, evaluând aceste reparaţii la circa 100 milioane franci.

3) Că toate cheltuelile de judecată, expertiză să fie suportate de ei — asigurătorii, — nu cu titlu de cheltueli, ci să intre în indemnitatea de asigurare pe care ar avea-o de plătit.

Societatea *„Sud-Atlantique"* a fost reprezentată prin avocatul *Leopold Dor,* care a obţinut câştig complect de cauză.

Societăţile de asigurare au rămas prin urmare condamnate de către Curtea de Apel din Paris să plătească 170 milioane franci francezi.

Colaborarea societăţilor de navigaţie maritimă şi aeriană

Colaborarea dintre aviaţie şi marină devine din ce în ce mai strânsă. Societăţile de navigaţie aeriană şi maritimă încep să-şi sporească din ce în ce mai mult legăturile dintre ele.

Astfel între *Imperial Airways* — companie de navigaţie aeriană engleză şi *White-Star* — companie de navigaţie maritimă engleză s'a stabilit un acord intrat în vigoare la *10 Noembrie 1934* care dă posibilitate călătorilor ce vin din America traversând Atlanticul cu vaporul să-şi continuă călătoria spre centru Europei, spre Africa, Orient ,etc. cu avionul.

Graţie acestui acord, un călător care ar debarca pe coasta Europei dintr'un pachebot, poate fi în seara aceleaşi zile la Bucureşti.

Cu un asemenea bilet de călătorie, un călător plecând din *New-York* pentru *Calcuta India,* ar face 12 zile jumătate în loc de 27 zile cât ar face numai cu vaporul; deci un câştig de 14 zile.

Vă închipuiţi ce avantaj pentru oamenii a căror timp preţueşte mult? (J. d. l. M. m. No. 823).

Uniunea Societăţilor de Navigaţie a Micei Inţelegeri

Găsim publicat în Italia navale din Octombrie a. c. informaţiuni a cărui rezumat dăm mai jos relativ la Uniunea Societăţilor de navigaţie Dunăreană:

Consiliul economic al Micei Inţelegeri care s'a creat prin conferinţa acestui sistem politic în 1933 Iulie şi-a propus să organizeze colaborarea societăţilor de navigaţie fluvială şi pe Marea Neagră.

Atât în Decembrie 1933 la Belgrad cât şi la Praga şi Bucureşti în Ianuarie şi Mai 1934 s'au discutat punerea bazelor unei Uniuni a Societăţilor de Navigaţie a Micei Inţelegeri.

In acest scop, Compania Danubiană Cehoslovacă de Navigaţie, Navigaţia de Stat Fluvială Yugoslavă, Societatea Sârbească de Navigaţie, Societatea Simon Schultz din Panceva, N. F. R. şi S. R. D. au intrat în legătură pentru încheierea de convenţiuni.

Se vor grupa prin urmare sub un control unic 108 remorchere, 16 nave de comerţ, 771 şlepuri şi 81 cisterne.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

GERMANIA

☐ In luna Dec. s'a lansat la *Bremen* în prezenţa lui Hitler pachebotul german *Scharnhorst*. Un altul de acelaş tip, care se va numi *Gneisenau*, va fi lansat în toamna acestui an.

Aceste 2 nume au fost purtate de către glorioasele chiurasate germane care au distrus pe englezi la *Coronel* şi care şi-au găsit la rându-le, sfârşitul, la *Falkland*.

Caracteristicele vor fi: 18.000 tone, 269 pasageri, 270 oameni echipaj. (J. d. l. M. m. No. 820).

☐ La începutul lunei Decembrie ,s'a petrecut în Germania un eveniment care cu drept cuvânt uimeşte toate forurile competente marinăreşti din toate ţările.

Se ştie că Germania se înarmează. In materie de armament terestru şi chiar aerian e foarte greu de a se şti în mod precis cu cifre, cantitatea şi calitatea acestor înarmări. Până în prezent se consideră că construcţia unei nave de război nu s'ar putea ascunde. Iată însă că Germania a spulberat această credinţă.

La 8 Dec. Dec. 1934 la *Kiel* s'a lansat un nou crucişetor German *„Nürnberg"*, de a cărui construcţie nu a ştiut absolut nimeni. Tratatul dela *Versailles* a permis Germaniei să aibă 6 crucişetoare uşoare şi 2 în rezervă, cu dreptul de a le înlocui când împlinesc limita de vârstă.

Nürnberg este al 6-a crucişetor construit dela război. Penultimul a fost *Leipzig*. Caracteristicile nu se cunosc încă.

Vă închipuiţi ce surprize ne rezervă viitorul dacă Germania a putut ajunge până acolo de a ţine ascunsă construcţia unui asemenea crucişetor. (Le Yacht No. 2702).

U. R. S. S.

☐ Sovietele intenţionează a construi un canal care să lege Marea Baltică cu Volga.

Lucrările preparatoare au şi început. Canalul acesta, legând Leningradul cu regiunea Volga va fi de un mare interes, economic. (J. d. l. m. n. No. 820).

☐ Sovietele au stabilit un nou serviciu de navigaţie între *Odessa* şi *Triest*.

Prima cursă a fost făcută de către nava *Ştefan-Skvortsof*.

POLONIA.

☐ Pe linia Constanţa-Palestina se va pune în curând pachebotul polonez *Kosciusko* care făcea până acum cursa Gdinya-St. Unite. (J. d. l. M. m. No. 820).

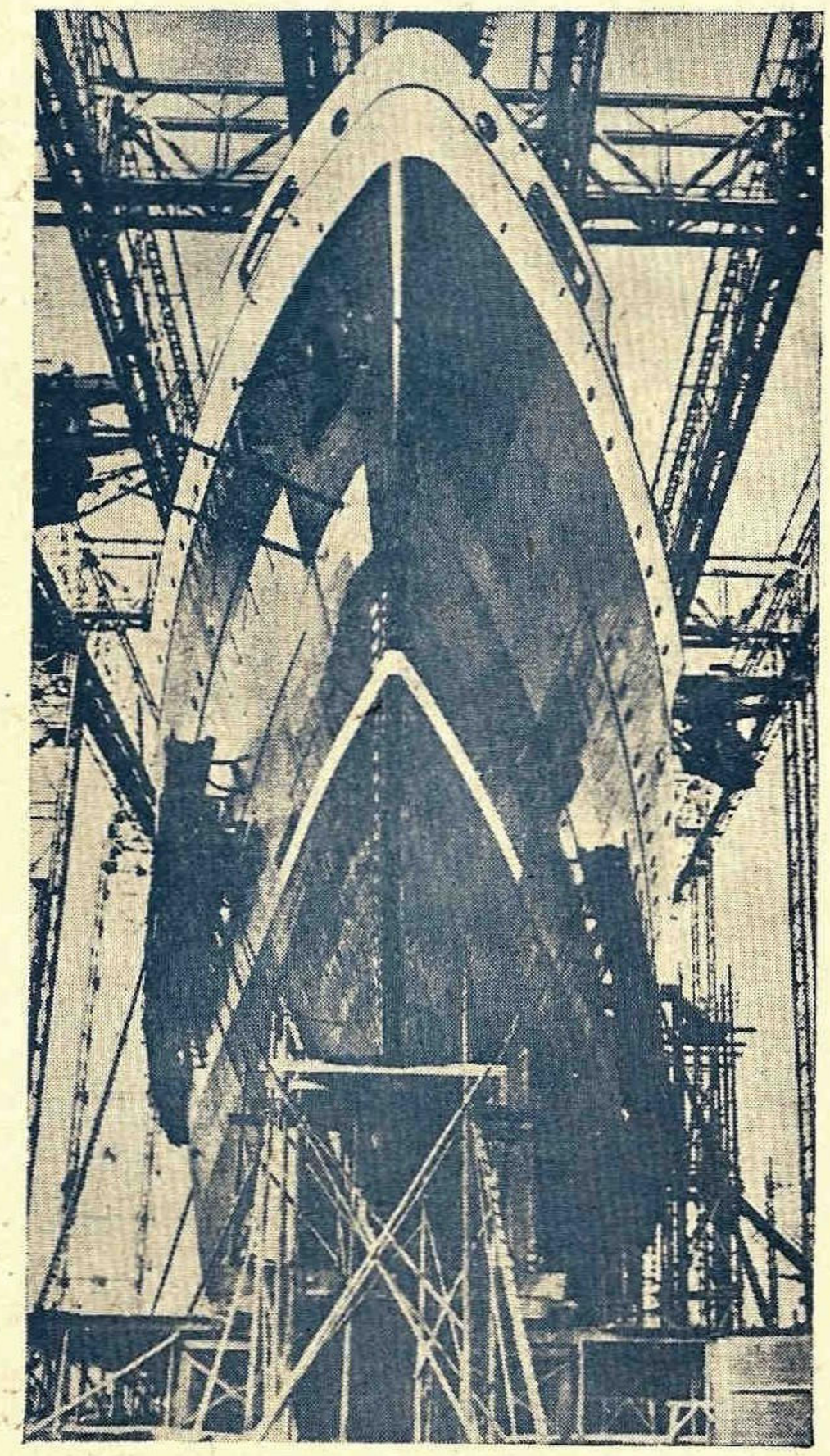
☐ Şi Polonia e preocupată de înzestrarea marinei lor de război. Valoarea celor câteva zeci de chilometri de coastă este prea bine cunoscută de către guvernul polonez. In No. 12 an. III semnalăm că în Franţa se construeşte pentru Polonia un puitor de mine.

Se cunoaşte acum că afară de acest puitor de mine s'a început construcţia şi a 4 dragoare de mine: 1 la *Dantzig*, 1 la *Gdynia*, 2 la *Mallin*.

In afară de acestea se proectează construcţia a 2 distrugătoare şi 4 submarine. (Le Yacht No. 2702).

ST. UNITE.

☐ Se svoneşte că St. Unite are intenţia de a inaugura o politică nouă care tinde să apere interesele şi drepturile cetăţenilor americani în timp de război.



Pachebotul german „Scharnhorst" de 18.000 t., gata de lansare.

In cazul când St. Unite n'ar fi în războiu cu cineva, navele lor au dreptul de a face comerţ cu oricare beligerant.

Navele americane ar avea dreptul prin urmare pe riscul şi cu pericolele respective să se aventureze în oricare zonă de războiu. Guvernul american n'ar cere respectul pavilionului său decât în afara acestor zone.

Aceasta e părerea lui *Roosevelt* pe care opinia publică o susţine.

Principiul libertăţei mărilor, împins la extrem riscă, aşa cum s'a întâmplat de multe ori, să antreneze St. Unite într'un război în care nu ar fi deloc interesaţi.

Bine înţeles îşi poate uşor închipui oricine consecinţele acestei politice americane pentru poliţia mărilor în timp de război. (J. d. l. m. n. No. 820).

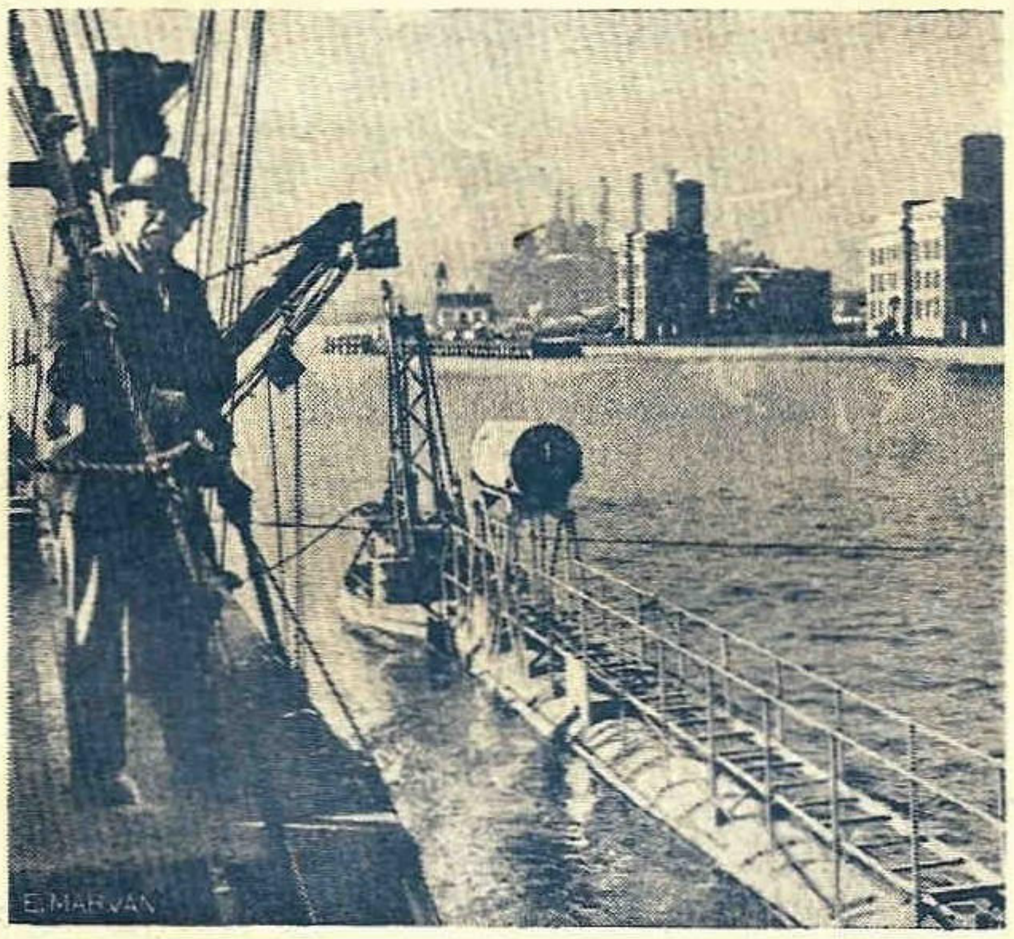
☐ Proectele oficiale ale ministerului marinei americane prevede dublarea în timp de 4 ani a celor 1000 aparate din prima linie deja existente.

Celor 3 nave port avioane, *Lexington, Saratoga, Ranger* li se vor adăuga *Yorktown* şi *Enterprise* care vor purta fiecare 80 avioane.

Vor evita atunci 374 aparate la bordul portavioanelor, plus 177 pe chiurasate şi crucişetoare. (Le Yacht No. 2702).

GERMANIA.

☐ Luna trecută a fost lansat, la Bremen, primul vas de mare tonaj, construit sub regimul hitlerist. *Scharnhorst*, care are 18.000 tone, este destinat serviciului de pasageri pentru Extremul Orient. Un al doilea vas, de acelaş tip, se află pe şantier.



Unul din inventatorii submarinelor —americanue Lake — supraveghiând experienţele ultimei sale invenţii: un aparat pentru salvări submarine.

JAPONIA.

Teama unui atac a ţărei lor dinspre Nord, ii fac pe Japonezi prevăzători.

Intreaga flotă va executa din Iulie până la finele lui Octombrie 1935 manevre la care vor lua parte 192 nave de toate categoriile şi 200 de avioane.

Tema pusă, va fi apărarea contra unui atac asupra *Kurilelor, Sakaline şi Nordul arhipelagului Niponic*. (Le Yacht No. 2702).

PALESTINA.

☐ *Journal de la Marine Marchande* anunţă că un armator evreu din Hamburg a cumpărat un pachebot de circa 10.000 tone care se va numi „Tel-Aviv" şi care va deservi linia *Triest-Haifa* atingând unele porturi ale Mediteranei.

Principalul transport va fi cel de emigranţi evrei.

Guvernul palestian a autorizat pe comandantul acestei nave să arboreze pavilionul palestinian alb-albastru.

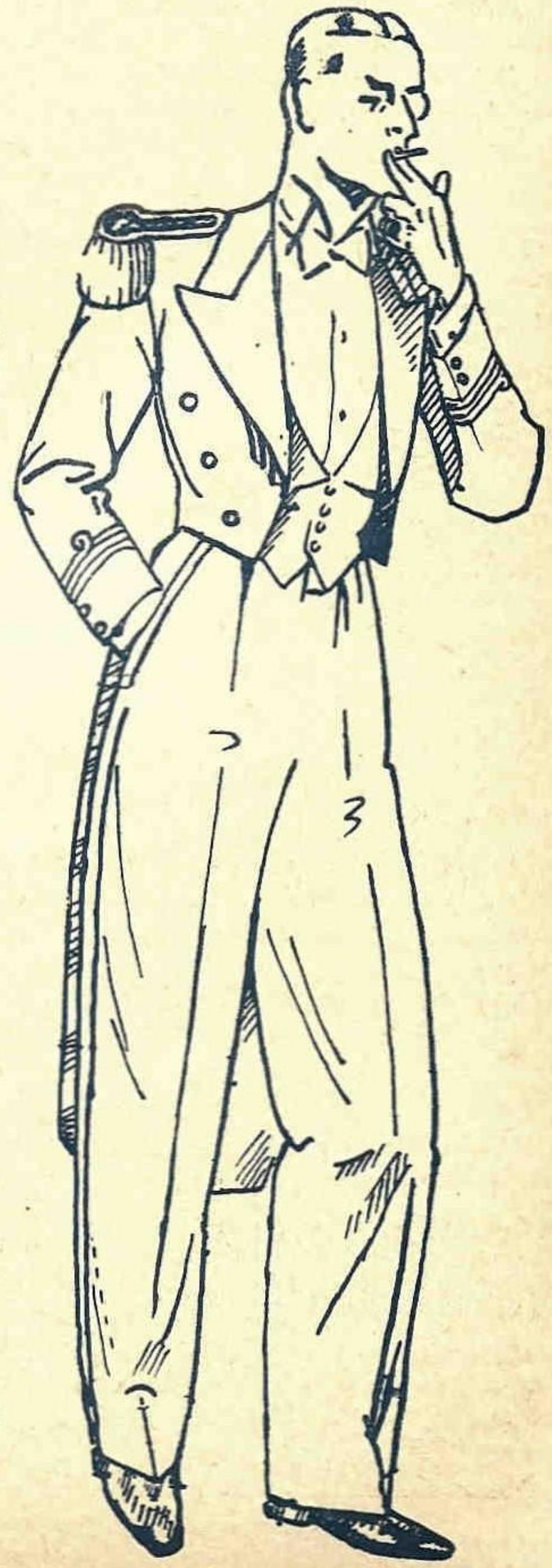
FRANŢA

☐ Chiurasatul *Strasbourg*, care a fost pus pe cală luna trecută, va intra în serviciu peste trei ani, puţin timp după *Dunkerque*. Armamentul va fi similar celui al lui *Dunkerque*: VIII piese de 330 mm., în două turele quadruple aşezate la prova, XVI tunuri de 150 mm., XII piese antiaeriene de 100 mm., cu tir rapid, şi XXX piese antiaeriene mai mici.

TURCIA

☐ La sfârşitul lui Decembrie 1934, marina turcă a cumpărat, în Spania, submarinul *E-I*, construit în şantierele spaniole. Vasul a fost construit la *Cadiz* după planuri germane şi sub direcţia unor ingineri germani. El nu a putut fi însă vândut Spaniei deoarece marina spaniolă nu l-a acceptat. Se crede că submarinul a rămas proprietatea unei companii germane care l-a vândut guvernului turc.

IMBRĂCAŢI-VĂ
la
CROITORIA
„Thomas Etienne"
Str. Virgiliu No. 22
Telef. 326/01



15 % reducere
pentru membrii
L. N. R.

Revenirea la crucişătoare este indiciul unei intenţii de a întări şi mai mult marina germană. Este interesant de notat, cu acest prilej, diferenţa între crucişătoarele germane şi cele străine mai recente. Tipul *Leipzig* are 6.000 tone şi IX piese de 150 mm., faţă de 7.000 tone şi VIII piese de 152 mm ale tipului *Leander*, şi faţă de clasa *Arethusa*, care are 5.200 tone şi VI piese de 152 mm. Pe de altă parte, maşinile tipului *Leipzig*, parte turbine şi parte motoare Diesel, au aceeaşi putere ca şi a crucişătoarelor tip *Leander*; 72.000 HP. Raza de acţiune a lui *Leipzig*, cu 14½ noduri, este de 3.200 mile, cu turbine, şi 3.800 mile cu motoarele Diesel, în total, o rază de acţiune de 7.000 mile. Raza de acţiune a vaselor clasei *Leander* nu a fost dat publicităţei.

Din ţară

† Mecanicul şef Carpen Constantin

Marina Comercială a avut durerea să piardă dintre ai săi pe mecanicul şef al cargobotului Carpaţi al Serviciului Maritim Român, Carpen Constantin.

După o navigaţie grea, aşa cum se întâmplă de cele mai multe ori în cursul lunilor de iarnă pe Mediterana şi Atlantic, luptând cu valurile, Carpaţi a ajuns în Anglia.

Aci a debarcat pe mecanicul Şef Carpen Constantin care în urma unei crize de apendicită trebuia supus unei operaţiuni. Această operaţie însă nu i-a putut fi de folos căci acest încercat marinar şi-a dat sufletul în ziua de 16 Ianuarie la Grimsby.

Impărtăşim durerea Marinei noastre comerciale şi rugăm pe Cel de Sus să-i odihnească sufletul în pace.

Exportul pe apă

Ministerul de finanţe a trimis un ordin circular punctelor vamale prin care li se face cunoscut că deoarece pentru mărfurile destinate exportului nu se cunoaşte cu preciziune ţara de destinaţie, decât în momentul când sunt încărcate în vase de mare, pe viitor nu se va mai primi pentru aceste mărfuri depunerea de declaraţiuni de export, ci se vor face numai formele de cabotaj pentru una din vămile unde mărfurile urmează a fi transbordate în vase de mare.

Se va face excepţie şi se va primi, deci depunerea formelor de export numai pentru mărfurile care merg direct în susul Dunării, cu destinaţia Austria, Ungaria, Cehoslovacia, etc.

Doleanţele Corpului Ofiţerilor din marina comercială

Corpul ofiţeresc din marina comercială a întocmit un memoriu asupra doleanţelor în ceeace priveşte încadrarea, salarizarea, avansarea, pensionare şi organizarea corpului ofiţeresc de punte, maşini şi radiotelegrafie.

Dăm mai jos în linii generale cererile formulate în acest memoriu:

1) Incadrarea corpului ofiţeresc trecând de la funcţie la salar.

2) Salarizarea raţională şi corespunzătoare importanţei funcţiunei ce ocupă la bord.

3) Echivalarea gradului conform legii, cu numirea gradului după funcţiunea ce ocupă, adică dându-se numirea technică a funcţiunii.

4) Să se facă anuarul personalului.

5) Prevederea în buget a tuturor posturilor necesare la bord şi ocuparea lor numai cu personal definitiv.

6) Avansarea după vechime, brevet şi foi calificative de către o comisie specială.

7) Elementele noui cari vin în Serviciu Maritim Român, să urmeze întreaga filieră adică începând cu gradul ofiţer al III-lea, iar pentru cei ce posedă brevetul de căpitan de cursă lungă începând cu gradul de ofiţer al II-lea, dacă anterior au exercitat efectiv serviciu pe mare

8) Definitivarea intendenţilor (comisarilor de bord) şi recrutarea lor din absolvenţii şcoalelor comerciale superioare.

9) Modificarea condiţiunilor de admitere la examenele de brevete, cerându-se: bacalaureatul pentru punte şi şcoala de arte şi meserii pentru mecanici şi radio-telegrafişti.

10) Pensionarea să fie admisă dela 25 ani de serviciu indiferent de vârstă.

11) Cei ce nu pot face serviciu la bord să fie trecuţi în serviciile dela uscat şi achitaţi dela fondurile respective.

12) Acordarea primei de echipament.

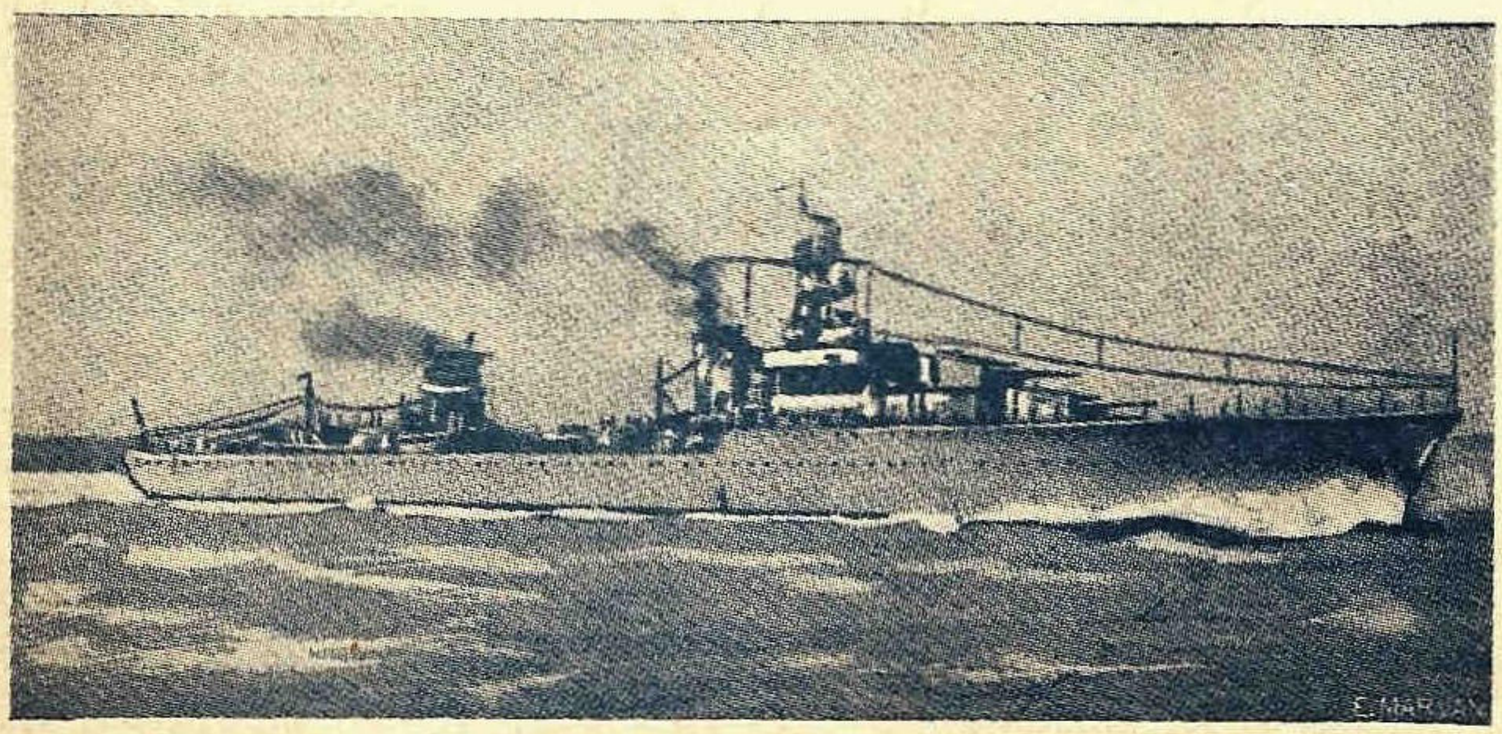
In adevăr cererile corpului ofiţeresc din marina comercială sunt îndreptăţite.

In foarte puţine instituţiuni din ţara noastră se găsesc funcţionari care să fie atât de puţin plătiţi în comparaţie cu munca prestată, pericolul permanent în care le este viaţa, şi răspunderea ce o au.

D. Secretar General al Ministerului de Comunicaţie — d. Gh. Pârvu care a primit pe delegatul Corpului ofiţerilor din marina comercială găseşte foarte multe din aceste ceriri şi a promis că le va avea în vedere la alcătuirea noului buget.

Liga Navală încrezătoare în dreptatea cauzei susţinută e convinsă în realizarea acestor doleanţe.

Comitetul *„Premiului de poezie Ioan N. Roman"*, de sub prezidenţia d-lui *Emanoil Bucuţa*, a decernat acest premiu, pe anul 1934, d-lui GRIGORE SĂLCEANU autorul volumelor de versuri *„Flori de mare"* şi *„Fierbea as' noapte marea"*... — pentru sonetul intitulat BAIRAMDEDE.



Crucişătorul francez *Emile Bertin* care a depăşit la proba de viteză de 40 de noduri.

Un ferryboat pe Dunăre, între Giurgiu şi Rusciuk

La începutul acestei luni a avut loc în Capitală, o conferinţă româno-bulgară, care a discutat chestiunea realizării unui ferryboat, pe Dunăre, între Giurgiu şi Ruşciuk.

Din delegaţiunea română au făcut parte şi d-nii: ing. Corneliu Ionescu, directorul navigaţiunei fluviale şi ing. V. Roşu. Delegaţii bulgari au fost directorul general al căilor ferate bulgare şi ing. Caneff, directorul porturilor.

Principal, s'a ajuns la un acord deplin, hotărându-se ca o comisiune de specialişti româno-bulgară, să studieze problema în detaliu.

In ziu de 15 Dec. crt., d-nii ing. V. Roşu

şi Caneff au plecat în streinătate pentru a vizita şi studia, la faţa locului, modul cum sunt exploatate diversele servicii de ferry-boat, din ţările apusene.

S'a hotărât, încă dela început, ca atât România, cât şi Bulgaria să achiziţioneze câte un vas ferryboat, care să asigure legătura între cele două maluri.

In cursul lunei Ianuarie 1935, comisiunea română-bulgară se va întruni din nou, la Soha, pentru a semna un acord definitiv în această privinţă.

*

Suntem deseori întrebaţi unde se pot construi bărci şi şalupe. Avem plăcerea să anunţăm că şcoala complimentară, tip maritim, din Constanţa, execută în atelierul său de tâmplărie bărci şi şalupe în condiţiuni foarte bune şi tot deodată foarte convenabil.

Şcoala face un apel către toţi bunii români să-şi îndrepte comenzile lor către această şcoală, de unde vor avea mari avantaje prin execuţia ireproşabilă şi cât se poate de avantajoasă.

*

— In locul comandorului Munteanu, consiliu de Direcţie a delegat pe d. Comandor OPRIŞAN EMIL în calitate de *administrator al Centralei L. N. R.*

*

Vizita crucişătorului englez „Devonshire".

Portul Constanţa a fost onorat în cursul lunei Ianuarie cu vizita crucişetorului englez *„Devonshire"*.

La 11 Ianuarie ora 9 crucişetorul a sosit în faţa Constanţei dar a ancorat la 3 mile Est de Movilă, neputând intra în port din cauza ceţei dese ce se lăsase la coastă.

Intrarea în portul Constanţa a avut loc a doua zi de dimineaţă la ora 9.

Pământul ţării noastre a fost salutat cu 21 lovituri de tun, la care a răspuns distrugătorul *„Regele Ferdinand"*.

In întâmpinarea navei a eşit pilotina portului, pe care s'a ambarcat un ofiţer din marina noastră care a pilotat crucişetorul în port.

Acostarea s'a făcut la dana 3 şi 4.

Odată acostat la cheu s'a prezentat d-l Lt. C-dor *Stoianovici Alex., Sublt. Grant* şi maestru *Elefteriu,* numiţi de către Comandamentul Marinei ca ofiţeri de legătură pe lângă comandant secund şi echipaj.

In aceaş dimineaţă au avut loc apoi schimbul de vizite de rigoare dintre Comandantul navei şi d-l Amiral *Bălănescu,* Comandantul Marinei Regale şi autorităţile militare şi civile ale oraşului.

Seara a avut loc un dineu la Cercul Militar.

In ziua de 14 Ianuarie a avut loc un matineu dansat oferit ofirilor englezi la Cercul Militar.

In ziua de 15 Ianuarie, comandantul şi 4 ofiţeri dela bord au plecat la Sinaia însoţiţi de ministrul Angliei d-l *Pallairet* şi d-l Lt. C-dor *Stoianovici* fiind primiţi de către M. S. Regele care i-a reţinut la dejun.

In aceeaş zi au avut loc la Constanţa diferite demonstraţiuni sportive şi un dineu oferit de către primăria oraşului.

In ziua de 16 Ianuarie, d-l ministru al Angliei şi Comandantul au făcut vizitele de rigoare d-lui Ministru al Armatei, Şefului de Stat-Major şi Directorului Marinei.

In seara aceleiaş zile a avut loc la Cercul Militar Bucureşti, un bal dat de către Asociaţia Anglo-Română.

In ziua de 18 Ianuarie M. S. Regina Maria a luat prânzul la bordul crucişetorului.

Vasul a părăsit Constanţa în ziua de 18 Ianuarie.

Crucişetorul *Devonshire* e acelaş tip cu *London, Shropshire, Susex.* A fost construit la *Devonport,* construcţia a început la 16 Martie 1926; lansarea a avut loc la 22 Oct. 1927 şi complect terminat în Martie 1929.

Crucişetorul *„Devonshire"* este comandat de către căpitan *H.* Fitzherbett, C. M. G., având la bord 35 ofiţeri, 9 midshipmani şi 700 mateloţi.

Crucişetorul face parte din escadra I de crucişetoare comandată de către Contra Amiralul *Im. Thurn* care are arborat pavilionul pe crucişetorul *London,* care concomitent cu vizita lui *Devonshire* vizita *Varna.*

Această escadră de crucişetoare face parte din flota de Mediterana dela *Malta.*

Vasul are 9730 tone, lungime 595 picioare (1 picior=0.30 m.), lăţime 66 picioare, pescaj 17 picioare.

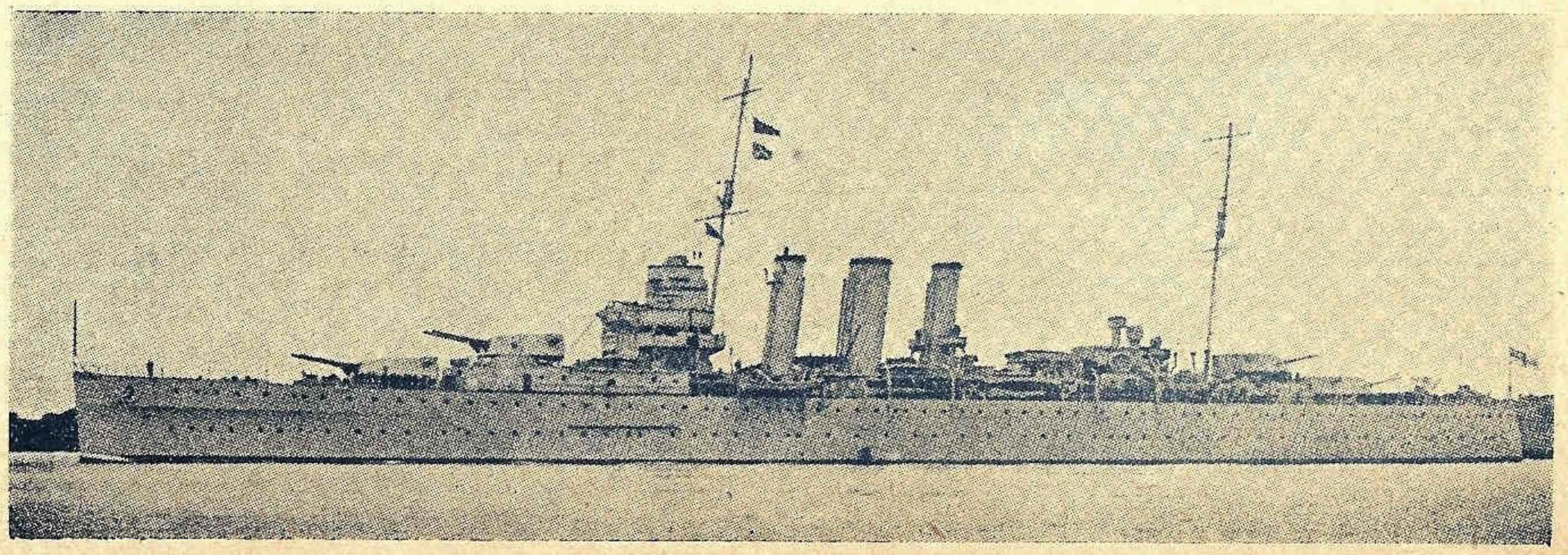
Vasul are 4 elici, maşini *Wickers* de 80.000 H.P., care-i asigură o viteză maximă de 32.25 noduri. Poate lua 3200 tone păcură. Este armat cu 8 tunuri de 8 inch (1 inch=0,0254), 4 tunuri antiaeriene de 4 inch., 4 tunuri de 3 inch, 16 tunuri mitraliere, 6 tuburi lans-torpile.

La bordul navei se află şi un avion tip *Fairey III* F.

Recenzie

CALEA UNEI VIEŢI de Panaite Zosin, doctor în medicină.

Indrumarul cu titlul de mai sus apărut la Iaşi nu este nici o lucrare marinărească, nici scrisă de un marinar. Autorul în schimb şi-a făcut stagiul de medic în marina militară, îmbarcat pe bricul „Mircea" şi crucişetorul „Elisabeta".



Crucişetorul englez *„Devonshire"*.

In acel interval a avut prilejul să cunoască şi să aprecieze viaţa noastră, rămânând un bun prieten al mării şi al marinarilor. Printre numeroasele sale lucrări, două sunt în legătură cu marea: „Răul de mare" şi „Psihologia marinarului".

Găsim deci de a noastră datorie a recomanda lucrarea fostului nostru camarad atât tinerilor cât şi celor răspunzători în faţa societăţei prin copiii sau elevii ai căror îndrumători sunt.

Intreaga operă răspândeşte ambianţă crestinească şi e împărţită în patru mari părţi: *Copilăria şi adolescenţa, Tinereţa, Virilitatea şi maturitatea.* In corpul revistei s'a redat capitolul adresat a celor ce se hotărăsc să îmbrăţişeze cariera de marinar. In celelalte se ia copilul din vârsta fragedă până la bătrâneţe şi retragere.

E o carte care credem că va avea acelaş răsunet prin adâncirea problemei educaţiei la noi, ca şi vestita *„Self Help"* a filosofului Smiles.

DE VORBĂ CU STROP DE APĂ, submarine-torpile-mine în războiul cel mare, de *G. G. Longinescu,* profesor universitar.

Ca un marinar să vorbească sau să scrie despre vapoare, submarine şi torpile, nu e de mirare. Dar ca un profan în ale mării, care n'a văzut de cât la cinema un submarin, să se încumete a ataca un asemenea subiect, e surprinzător.

Şi totuşi d. profesor Longinescu, pornind cu „Dumnezeu înainte" a reuşit în 156 pagini şi 48 figuri să „lanseze" o lucrare antrenantă până la încântare pentru cetitori care să mulţumească în acelaş timp şi pe marinari, prin lipsa oricărei erezii technice.

Domnul profesor redă într'un dialog însufleţit o convorbire cu „stropi de apă" aciuiţi pe un submarin. Fiecare povesteşte câte una sau mai multe isprăvi autentice de ale submarinelor, petrecute pe mările din care s'au ridicat la nori.

Suntem plimbaţi prin Marea Neagră, Adriatică, Mediterana, Nordului, pe oceane, asistăm la lupte cu torpila şi cu tunul, — — lupte reale, — coliziuni, scufundări dramatice, salvări miraculoase, nici scenele hazlii nu lipsesc. In acelaşi timp învăţăm manevra unui submarin, cum se afundă şi ese la suprafaţă, cum vede comandantul pe sub apă, cum scapă de distrugătoare şi de „hingherii" mărilor, odiseia faimosului corsar *Möwe,* înecarea cargoului românesc *Bistriţa* încărcat cu muniţii, scufundarea celor trei crucişetoare într'un singur ceas, etc., etc.

Povestea aci tragică, aci duioasă, se încheie cu un istoric şi un studiu concis asupra submarinelor până'n zilele noastre. E o carte scrisă cu dragoste, dragoste pentru ştiinţă, dragoste de ţară mai ales, odată ce autorul consideră ca o „datorie să ne jertfim liniştea şi banul pentru înălţarea şi întărirea scumpei noastre Românii. prin ştiinţă şi credinţă".

Bibliografie

JANE'S FIGHTING SHIPS, 1934. (edited by Dr. Oscar Parkers; Sampson Low, publishers, 42 sh.). Aceasta este ultima ediţie a nepreţuitului anuar, fondat în 1897 de către Fred Jane, care să fie editată de către Dr. Oscar Parkes, care s'a îngrijit de scoaterea lucrărei din 1918. Această operă datoreşte extrem de mult priceperei şi entuziasmului acestui doctor, artist şi iubitor al mărei. Doctorul Parkes declară într'o notă că dacă ocupaţiunile sale medicale îi vor da răgaz, se va consacra cu plăcere acestei lucrări.

Noua ediţiune reflectează tendinţa puterilor de a se îngriji de materialul lor naval, în urma falimentului Conferinţei Dezarmărei. Referindu-se la declinul crucişătoarelor britanice, introducerea afirmă următoarele: „Dintre cele mai periculoase şi nefolositoare economii cari ar putea fi concepute ,neglijarea crucişătoarelor noastre este cea mai condamnabilă. Ea nu a slujit nici cauza păcei şi nici nu ne-a adus vre-un beneficiu naţional ci mai degrabă contrariul în amândouă cazurile".

Planurile crucişătoarelor de 9.000 tone *Minotaur* şi *Polyphemus* (rebotezate *Newcastle* şi *Southampton)* le arată a fi similare cu clasa Amphion, de 7.000 tone, dar cu 3 piese de 152 m. m. în fiecare din cele 4 turele în loc de 2. Viteza va fi probabil inferioară aceleia a clasei Amphion.

In ce priveşte Statele Unite, se dau detalii destul de anemice numeroaselor construcţiuni aflate în curs. Se dau însă informaţiuni foarte interesante relativ la serviciul „coast guard", un fel de corp al grănicerilor, cari este o marină auxiliară, cu largi resurse: un personal de 11.137 oameni; 37 cutere de croazieră şi peste 2.000 alte vase; 3 baze aeriene şi peste 22 aeronave. 12 din aşa zisele cutere de croazieră sunt actualmente în construcţie; ele au 2.000 tone cu 11 piese de 152 mm. şi o rază de acţiune de 8.000 mile, fiind în realitate cu mult mai formidabile decât orice avizou al marinei britanice.

Cele mai puternic armate crucişătoare sunt cele aparţinând clasei japoneze *Mogami* şi aflate actualmente în construcţie. Ele sunt armate cu XV piese de 155 mm. în 5 turele triple.

Cartea Marinarului începător, de Locot. Ghezzo Eduard din marină. Tipărită de Direcţia Educaţiei Poporului din Ministerul Instrucţiei. Lei 35. De vânzare la toate librăriile.

Pentru desvoltarea gustului spre marinărie, pentru îndrumarea îndrăgostiţilor de apă în ale aviaţiei ,pentru familiarizarea termenilor cari deseori îngreuează chiar citirea cărţilor cu isprăvi marinăreşti, a apărut „Cartea Marinarului Incepător", al cărui titlu însuşi arată ce pot cuprinde cele 167 pagini ale cărţii: un mănunchi bogat de cunoştinţeţ elementare, necesare oricărui iubitor al apelor, fie el şcolar din regiunea cu ape, fie el cercetaş marinar, fie orice altă persoană dornică să se instruiască.

Cartea e scrisă de un om al apei: ofiţerul de marină Locot. Ghezzo Eduard din Constanţa. Fără să intre în detalii cari ar micşora caracterul de popularizare al cărţii, autorul nu scapă totuşi cu vederea nici una din problemele de seamă. Chiar Constanţa şi porturile dunărene, cunoscute mai mult din cărţile de literatură, ne sunt prezentate aci sub aspectul importanţei lor în navigaţie. La punct cu toate descoperirile moderne, în ceeace priveşte apărarea pe apă, înţelegem din carte ce e, de pildă, un submarin, un port-hidroavion, un puitor de mine, sau un aparat pentru ascultarea submarinelor. De altminteri, perfecta înţelegere ne uşurată şi de mulţimea fotografiilor şi desenelor, cu care autorul a complectat

E „întâia carte românească de iniţiere şi popularizare a cunoştinţelor marinăreşti", cum o afirmă, pe bună dreptate, cel care a prefaţat cartea, d-l Ap. Culea. Intr'adevăr, la noi prea puţin s'a făcut pe acest tărâm al popularizărei, unde comandorul Negulescu *(Moş Delamare)* ocupă un loc de frunte.

Direcţia Educaţiei Poporului, din Ministerul Instrucţiunei, înţelegând însemnătatea unei asemenea cărţi, s'a îngrijit de tipărirea ei. O chezăşie valoroasă în plus pentru carte.

In puţine cuvinte: o carte bună cu deosebire pentru tineret, necesară, atrăgătoare.

V. MĂGUREANU

Reviste primite

Mer et Colonies No. 12: *La tribune des jeunes* No. 18, 19, 20, 21; *Morze* No. 1; *Le Yacht* No. 2700, 2701, 2702; *Journal de la Marine Marchande* No. 820, 821, 822, 823; *Italia Marinara* No. 12; *Neptuno* No. 12; *De Zee* No. 12; *The novy, 'amary; Italia Navale* No. 21—22; *Nautiki Epiteorisis* No. 130, 131, 132; *Analele Dobrogei* an. XV; *Gazeta ţărilor* Dec.; *Lupul de Argint* No. 34; *Rev. Intendenţii* Oct., Nov.; *Curierul Seniorilor* No. 1, 2, 3, 4; *Orizontul Maritim* No. 7; *Poliţia modernă* No. 105, 106; *Lumea Turistică* No. 5; *Satul* No. 50; *Ideea naţională* No. 14; *Cronica Romanului* No. 12: *Rev. Fundaţiilor Regale* No. 1; *Rev. Antigaz* No. 11—12: *Rev. Igienă Socială* No. 12; *Buletinul Agir* No. 11.

Tabla de Materii pe anul 1934

Politică și economie maritimă.

Pag.

Bălan (Lt. C-dor I.) Constatări practice 177
Conta Canalul Bega-Dunăre-Marea Neagră 124
Mirth Protecția marinei comerciale în Jugoslavia . . . 48
Mirth In jurul cursei înarmărilor navale 89
Mirth Problema viitoarei eșiri la mare 244
Răşcanu (Iosif, Lt. C-dor) Exploatarea vasului de comerț «Cargoboat» 30
Red. In jurul a patru discursuri 173
Red. Marina și împrumutul de înzestrare 223
Steriopol (N. Căp. C-dor) Tratatele de navigație dela Utrecht (1713) 4,63

Technice.

A. N. Spărgătorii de ghiață 52
Boerescu (Cezar, amiral) Progrese recente în construcții navale 28
Mendl (Vladimir Dr. Ing.) Viteza pe apă 9
Moșul Siguranța navigației pe ceață 162
Moșul Incercările radiotarului Marconi 187

Medicină, Higienă și Sport.

Dumitrescu (Căp. Medic Dr. I.) Tuberculoza la personalul navelor de comerț 140
O. Accidentele de înnot și prevenirea lor 186
Petrescu (Dr. Eugen) Un bilanț trist 250
Theodorescu (Dem., Dr.) Pe plaja mării... la soare . . . 119
Theodorescu (Dem., Dr.) Concursul de înnot dela Ghecet . 130

Propagandă, inițiere.

V. V. Ce este și cum plutește o navă 46
V. V. Cum se mișcă o navă 65
V. V. Cum se manevrează, cum orientează și cum navigă o navă 97
V. V. Marea 112
V. V. Manevra îmbarcațiunilor cu vele 146,182,205
Verzariu (Dr.) Poporul românesc și marea 199
Ziua Apelor 109
15 August 133,191

Oceanografie, pescărie.

Nautilus Monstrul dela Loch Ness 34
Petrulian (M. Lt.) De ce apa de mare e sărată . . . 50
Simionescu (Prof. Univ. I.) Pe Dunărea. 151

Naufragii, salvări

Pag.

D. Salvamar 181
M. T. Un nou sistem de lansarea bărcilor de salvare . . 126
Moșul In jurul naufragiului dela Constanța 61
Oprișanu (Emil, Căp. C-dor) Salvarea naufragiaților, mijloace de salvare 6,33
Oprișanu (Emil, Căp. C-dor) Eroii mării 142,178
Salvamar Apelul societății pentru salvarea naufragiaților . 1

Juridice.

Asociația de drept maritim 128
Rep. Mențiunile făcute de căpitan pe livretul marinarilor 123,251
Rep. Accesul marinarilor în docuri 123
Rep. Cantitatea de caric 148
Rep. Necesitatea abrogării art. 7 din legea organizării marinei comerciale. 148
Rep. Procesul de captură al șlepului «Nora» 148

Istorie.

Culea (Ap. D.) Flota românească pe Dunăre pomenită de cronicari. 110
Culea (Apostol D.) Isprăvi românești pe mare în veacul XV-lea 292
Culea (Apostol D.) Românii pe apă 227
Cronicar Un tablou istoric 163
Cronicar Istoricul serviciilor de navigație maritimă . . . 160
D. Bis Odiseia vaporului București în 1914. 253
Moș Delamare Episoade din marina noastră comercială. . 39
Moș Delamare Figuri din marina noastră 91
M. T. Adevărul asupra morții lordului Kitachener . . . 107
N. Z. Primul atac cu submarinul 10

Yachting, excursii.

Borcescu (Căp. Av.) Un raid cu hidroavionul în Mediterană 203
Jipa Ioan O barcă lucrată de un elev 212
N. Cupa America 213
Sârbulescu (G) In joc cu apa 115,153
Z. N. Yachting pe uscat și pe ghiață 74

Literatură. Versuri.

Luchian Pescarii 185
Mândru (I) Plugușor marinăresc 261
Rappard (Emil) Angelus 13
Toroceanu (Emilia) Marea 13
Z. N. Meteorologie rimată 68

Pag.

Proză.

A. C. I. S. Poveste adevărată 63
Belloiu Viorica Filmul apei 183
D. Bis. Primul voiaj, prima avarie 72,91
D. Bis. Odiseia vaporului București. 257
Eustațiu (*Seb. Amiral*) Cugetări. 118
Fierre Din viața marinărească 26
Fulmen Reflexiuni asupra rezistenți morale 39
Hugo (*Victor*) Om la apă 12
Klein (*Lt. Radu*) In călătorie cu nava școală 156
Moș Delamare Stegarul lui Kogălniceanu 42
M. N. O întâmplare puțin obișnuită 257
Pieptea-Donovici (*Nicu*) Apa și ale ei 237
Willson Dramele mării . . . 15,44,70,95,121,158,184,207,234,250

Recenzii.

Claude Farère Vaporul din pădure 22
Culea Apostol Cartea apelor. 79
Hector C. Bywater Les marines de guerre, la politique navale 57
Nedioglu Gh. Cartea apelor 58
Paul Jolidon Un alsacien avec les corsaires du Keiser . . 103
Philip Gosse Historie de la Piraterie 218
Prossinag (*Carol Căpitan*) Curs de navigație 79
Spânu (*Th.*) Manual de înnot 79

Cronica.

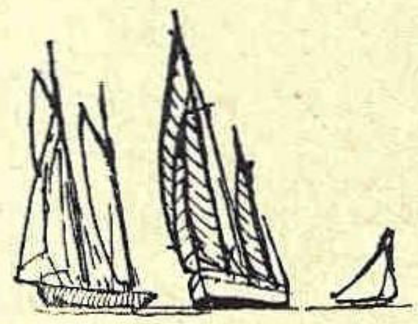
Super-Cunard 534: Quen Mary 18,210
Codul nou de semnale 18
Școli profesionale pentru copiii de marinari în Italia . . 18
Farul din Alexandria 49
Mirth Societatea Cunard-White Star 49
N Marina Sovietică 73
Liga Navală Bulgară 76
Activitatea maritimă a tineretului polon. 101
Criza marinei comerciale 125
Manevrele flotei engleze 212
Jipa V. Expoziția sporturilor nautice din Berlin . . . 230
Normandie 262
Lexington 262

Necrologie.

Sub Locot. Daniel Constantinescu 22
Vice Amiral V. Scodrea 28
Inginerul Nicolae Gheorghiu 29
Amiralul Togo 124
Căpitanul Manole Virgil 127
Căpitanul Dumitrescu C. Constantin. 136
Comandor Mecanic C. Ștefănescu 239
Comandorul George Munteanu 243

Informative.

Darea de seamă a activității L. N. R. în anul 1933. . . 81
Liga Navală Română în Polonia 86,132,169,217
Ziua apelor 166,194
Yacht Clubul Regal român 107
Tineretul L. N. R. 108,131.171.219
Nautic Club Balcic 128
Concursul interșcolar 171
15 August 146
Desvelirea plachetelor dela comandamentul marinei . . . 216
Radio pe insula Șerpilor. 229,265



ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUA SĂPTAMÂNI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI					
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Ian. 14 „	Ian. 28 „	Feb. 11 „	Feb. 25 „	Mart. 11 „
VARNA	Sos. Luni ora 17	14 »	28 »	11 »	25 »	11 »
	Plec. „ „ 22	14 »	28 »	11 »	25 »	11 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	15 »	29 »	12 »	26 »	12 »
	Plec. „ „ 16	15 »	29 »	12 »	26 »	12 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	16 »	30 »	13 »	27 »	13 »
	Plec. Vineri „ 11	18 »	1 Feb.	15 »	1 Martie	15 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	19 »	2 »	16 »	2 »	16 »
	Plec. Duminică „ 14-19	20 »	3 „	17 »	3 »	17 »
VARNA	Sos. Luni ora	ESCALĂ SUSPENDATA				
	Plec. „ „ 11					
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 6	21 »	4 »	18 »	4 »	18 »
	„ „ „ 17	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	5/I	2/II	1/III	28 III	25/IV	23/V	20/VI
SOULINA	17 h.	—	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
	—	18 h.	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	3 „	2 „	29 „	26 „	24 „	21 „
	—	7 h.	7 „	4 „	3 „	30 „	27 „	25 „	22 „
ISTANBUL	8 h.	—	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
	—	18 h.	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
LE PIRÉE	14 h.	—	10 „	7 „	6 „	2/IV	30 „	28 „	25 „
	—	15 h.	13 „	10 „	9 „	5 „	3/V	31 „	28 „
PATRAS (fac.)	7 h.	—	14 „	11 „	10 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
CHIOS	—	7 h.	16 „	13 „	12 „	8 „	6 „	3 „	1/VII
VOLO	19 h.	—	17 „	14 „	13 „	9 „	7 „	4 „	2 „
	—	15 h.	18 „	15 „	14 „	10 „	8 „	5 „	3 „
ISTANBUL	8 h.	—	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	12 h.	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	13 h.	—	21 „	18 „	17 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	20 h.	23 „	19 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
SOULINA	7 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	8 h.	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
GALATZ	18 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA„

Dela	Clasa	Pentru							
		Constanţa		Varna		Istanbul		Salonic	
CONSTANŢA	I	—		Lei	830	Lei	1900	Lei	.100
	II	—		„	625	„	1.400	„	.700
	IV	—		„	235	„	450	„	990
VARNA	I	Leva	740	—		Leva	1.050	Leva	3.300
	II	„	535	—		„	770	„	2.070
	IV	„	235	—		„	420	„	810
ISTANBUL	I	L. ot.	25	L. ot.	17,5	—		Lire ot.	26
	II	„	18,5	„	12,5	—		—	18,6
	IV	„	5,5	„	5	—		—	6
SALONIC	I	Fr. Frs.	550	Fr. Frs.	405	Fr. Frs.	275	—	
	II	„	380	„	285	„	215	—	
	IV	„	130	„	85	„	62	—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMANE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S.M.R. și un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50 % reducere, dela orice stație din România până la constanța, pentru cei ce pleacă spre Levant și dela Constanța la orice stație din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere și întoarcere S.M.R. vor fi de asemeni însoțite de certificate de reducere de dus și întors, valabile 30 zile cel de ducere si 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II: Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanța.
Linia III: Constanța-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul-Constanța.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua și ora de plecare și sosire		REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I
		Linia II	Linia III	II	II	II	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANȚA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Ian. 26 „	Febr. 2 „	Febr. 9 „	Febr. 16 „	Febr. 23 „	Mart. 2 „	Mart. 9 „	Mart. 16 „	Mart. 23 „	30	Ap.il. 6 „	Apr.l. 13 „	Apr.l. 20 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „	3 „	11 „	17 „	25 „	31 „	8 „	14 „	22 „
PIREU	Sos.	Marți » 11	Luni » 19	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	4 „	12 „	18 „	26 „	Apr	9 „	15 „	23 „
	Plec.	» » 17	Marți » 12	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—
	Plec.	—	» » 11	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—
HAIFA	Sos.		Joi » 7	—	7 „	—	21 „	—	7 „	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—
	Plec.	—	V-ri » 0	—	8 „	—	22 „	—	8 „	—	22 „	—	5 „	—	19 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi	S-tă » 8	31 „	9 „	14 „	23 „	28 „	9 „	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „
	Plec.	„ »	„ » 18	31 „	9 „	14 „	23 „	28 „	9 „	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 16	—	1 Febr.	—	15 „	—	1 Mart.	—	15 „	—	29 „	—	12 „	—	26 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „
	Plec.	» „ 18	—	2 „	—	16 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Lun » 8	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 April	8 „	15 „	22 „	29 „
	Plec.	M-ți » 10	» » 15	5 „	11 „	19 „	25 „	5 „	11 „	19 „	25 „	2 „	8 „	16 „	22 „	30 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ți » 17	6 „	12 „	20 „	26 „	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Mai
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 „
CONSTANȚA	Sos.	Joi » 3	Joi » 5	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesitățile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAȚIUNI

PREȚUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din prețul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Prețul biletelor de clasa I-a, a II-a și a III-a cuprinde și costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turiști, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obținerea în prealabil a aprobării Direcțiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 și 12 ani plătesc 50% din prețul tarifar al biletului Dacă o familie călătorește cu mai mulți copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soț, soție și copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10 % asupra prețului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%. iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIȘTI ȘI VOIAJORI DE COMERȚ. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului tarifar al biletului, artiștilor de teatru, și varieté, care vor putea dovedi caitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra prețului tarifar, voiajorilor de comerț, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimații speciale.

TURIȘTI. Turiștii cari călătoresc în grupe de cel puțin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ȘI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra prețului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaș timp cu biletul de ducere.

Prețul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soț, soție și copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere și întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra prețului biletului de întoarcere, plătind prețul integral pentru ducere, iar acelta compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50%. asupra biletului de întoarcere, plătind prețul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAȘAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina și Egipt este interzisă persoanelor al căror pașaport nu va purta viza unui Consulat al țării de destinațiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admiși pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informațiunile dela consulate, privitor la condițiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiți în țările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât și la plecarea călătorilor din Constanța.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât și cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reținute la vamă.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI		SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA
GALATZ		—	7 h.	15 / I	9 / II	6 / III	31/III	25 / IV
SOULINA	/	16 h.	—	15 „	9 „	6 „	31 „	25 „
	\		17 h.	15 „	9 „	6 „	41 „	25 „
CONSTANTZA	/	6 h.	—	16 „	10 „	7 „	1/IV	26 „
	\	—	14 h.	18 „	12 „	9 „	3 „	28 „
ISTANBUL	/	10 h.	—	19 „	13 „	10 „	4 „	29 „
	\	—	23 h.	19 „	13 „	10 „	4 „	29 „
IZMIR	/	6 h.	—	21 „	15 „	12 „	6 „	1 / V
	\	—	1 h.	22 „	16 „	13 „	7 „	2 „
LE PIRÉE (facult.)	/	8 h.	—	23 „	17 „	14 „	8 „	3 „
	\	—	14 h.	23 „	17 „	14 „	8 „	3 „
MALTE	/	18 h.	—	25 „	19 „	16 „	10 „	5 „
	\	—	20 h.	26 „	20 „	17 „	11 „	6 „
NAPOLI facult.		6 h.	—	28 „	22 „	19 „	13 „	8 „
		—	16 h.	28 „	22 „	19 „	13 „	8 „
GÊNES (facult.)		6 h.	—	29 „	23 „	20 „	14 „	9 „
		—	18 h.	29 „	23 „	20 „	14 „	9 „
MARSEILLE	/	14 h.	—	30 „	24 „	21 „	.	10 „
	\	—	16 h.	3 / II	28 „	25 „	19 „	14 „
BARCELONE	/	11 h.	—	4 „	1/ III	26 „	20 „	15 „
	\	—	16 h.	5 „	2 „	27 „	21 „	16 „
VALENCE (facult.)	/	9 h.	—	6 „	3 „	28 „	22 „	17 „
	\	—	11 h.	7 „	4 „	29 „	23 „	18 „
ALGER (facult.)	/	10 h.	—	8 „	5 „	30 „	24 „	19 „
	\	—	18 h.	9 „	6 „	31 „	25 „	20 „
LE PIRÉE (facult.)	/	6 h.	—	14 „	11 „	5 /IV	30 „	25 „
	\	—	18 h.	14 „	11 „	5 „	30 „	25 „
ISTANBUL	/	6 h.	—	16 „	13 „	7 „	2 / V	27 „
	\	—	11 h.	16 „	13 „	7 „	2 „	27 „
CONSTANTZA	/	7 h.	—	17 „	14 „	8 „	3 „	28 „
	\	—	20 h.	18 „	15 „	9 „	4 „	29 „
SOULINA	/	6 h.	—	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „
	\	—	7 h.	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „
GALATZ		16 h.	—	19 „	16 „	10 „	5 „	30 „

LINIA DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	1/ I	15 /I	1 /II	15/II	1/III	15/ I
SOULINA	17 h.	—	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
	—	18 h.	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	2 „	—	—	16 „
	—	12 h.	—	—	3 „	—	—	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	2 „	16 „	—	16 „	2 „	—
	—	18 h.	3 „	17 „	—	17 „	3 „	—
HAIFA	14 h.	—	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
	—	20 h.	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	8 „	22 „	9 „	22 „	8 „	23 „
	—	18 h.	10 „	24 „	11 „	24 „	10 „	25 „
BEYROUTH	9 h.	—	11 „	25 „	12 „	25 „	11 „	26 „
	—	20 h.	11 „	25 „	12 „	25 „	11 „	26 „
	6 h.	—	12 „	26 „	13 „	26 „	12 „	27 „
	—	17 h.	13 „	27 „	14 „	27 „	13 „	28 „
	9	—	—	—	15 „	—	—	29 „
	—	20 h.	—	—	17 „	—	—	31 „
LAFFA	6	—	14 „	28 „	—	28 „	14 „	—
	—	8 h.	18 „	1/II	—	4/III	18 „	—
	6	—	—	—	19 „	—	—	
	—	12 h.	—	—	20 „	—	—	3 „
ALEXANDRIE *	11	—	19 „	2 „	—	5 „	19 „	—
	—	16 h.	20 „	3 „	—	6 „	20 „	—
	8	—	—	—	21 „	—	—	4 „
	—	12 h.	—	—	22 „	—	—	5 „
PORT-SAID	8	—	21 „	4 „	—	7 „	21 „	—
	—	16 h.	22 „	5 „	—	8 „	22 „	—
HAIFA (facult.)	9	—	23 „	6 „	23 „	9 „	23 „	6 „
	—	20 h.	23 „	6 „	23 „	9 „	23 „	6 „
ISTANBUL	6	—	27 „	10 „	28 „	13 „	27 „	11 „
	—	12 h.	27 „	10 „	28 „	13 „	27 „	11 „
	13	—	—	—	1/III	—	—	12 „
	—	20 h.	—	—	3 „	—	—	14 „
CONSTANTZA	8	—	28 „	11 „	—	14 „	28 „	—
	—	20 h.	29 „	12 „	—	15 „	29 „	—
SOULINA	7	—	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „
	—	8 h.	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „
GALATZ	18	—	30 „	13 „	4 „	16 „	30 „	15 „

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA

De la	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I"

De la	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot, = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau înlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA **MOTT**

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREŞTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRMERIILE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10. — BUCUREŞTI

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 2-3
FEBR.-MARTIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Semne bune . . . . . *L. N. R.*
O convenţie care nu trebue prelungită . . . . . *Mirth*
Modelele . . . . . *Dr. Ing. Wladimir V. Mendl*
Vapoarele de Pasageri ale Serviciului Maritim în timpul războiului mondial . . . . . *V. Păun*
Aerotorpiloarele . . . . . *Cpt. Borcescu*
Darea de seamă asupra activităţii Ligii Navale Române pe anul 1934 . . . . . .
Un căpitan de 14 ani . . . . . *Constantinescu Achille*
Terje Vigen . . . . . Trad. de *Mihail Negru*
Odiseia vaporului Bucureşti . . . . . *D. Bis.*
Dunărea . . . . . *Vasiliu Gr.*
Spicuiri din „Cântecul de totdeauna şi de nici odată“ . . . . . *Coralia Diaconescu*
Iniţiere marinărească . . . . . *Comandor E. Oprişan*

Cronica: Vitezele cargourilor moderne; Primul far fără gardian; Raţionalizarea traficului maritim. Conferinţa maritimă dela Londra.

Informaţiuni. Recenzii. Bibliografii. Concursul interşcolar.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/98

BUCUREŞTI, I

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

LIDO — Bazin cu valuri, intrare 40 lei membrii L. N. R.
CIŞMIGIU. 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi tratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhanghelii*. 10 %
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 55 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală*. Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice. copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete, 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK. Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5*: Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate. laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22. Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere

CINEMATOGRAFE

CITY — B-d Carol 7, 10 lei de persoană pentru membrii ligei pe baza biletelor de favoare permanente liberate de Secretariatul Tineretului Ligei Navale între orele 19—21 zilnic.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
I.A AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6*. 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALIA, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7*: 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. of. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 1.7	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

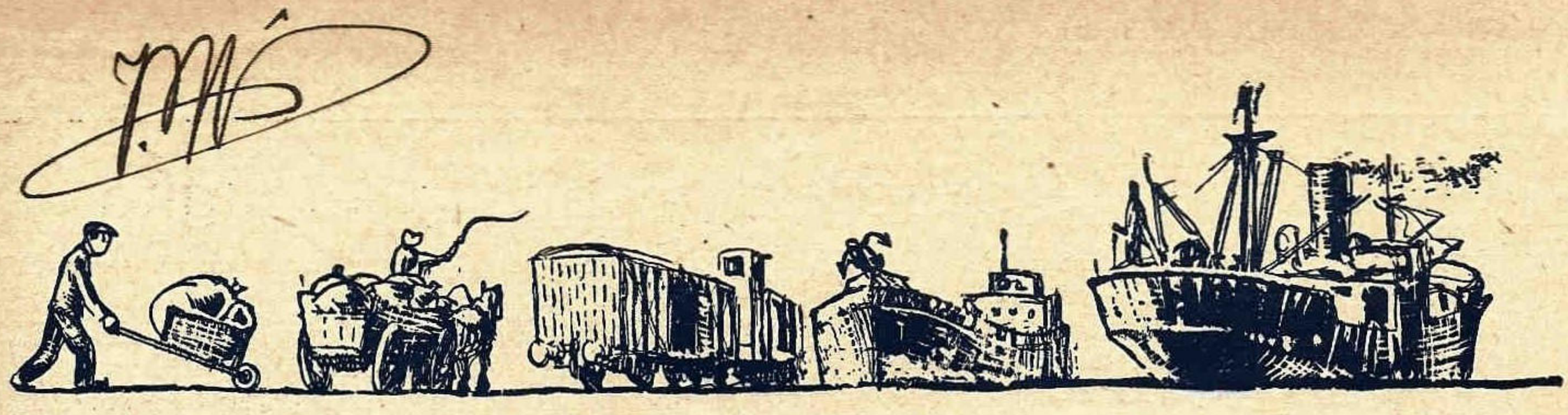
TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5.5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni



SEMNE BUNE

Ori de câte ori, fie prin revistă, fie prin conferinţe, am propovăduit rostul şi scopul Ligei Navale, s'a spus net că Liga nu ţinteşte a-şi construi vapoare, ci a face cunoscută dela mic la mare nevoia unei marine naţionale, ca atunci când se va pune pe tapet mărirea sau renovarea parcului de vase, să nu se pară sau să se creadă că sunt bani aruncaţi pe gârlă.

Propaganda în acest sens durează de mult, iar Liga nu a făcut decât să adune la un loc pe cei convinşi, ca prin coordonare, prin unire, numărul acestora să crească, să tot crească, să cuprindă întreaga suflare românească.

Muncă grea, probleme nenumărate merg paralel cu nevoia unei marine, — totuşi semne bune răsar la orizont, semne care ne umple inima de bucurie.

Primele pe anul ce se încheie au fost cuvântările dela Constanţa, când atât primul dregător al ţării, cât şi M. S. Regele, au pus răspicat problema la punct : *„Marina nu e un lux, ci o necesitate"*.

Al doilea semn a fost că la lansarea împrumutului de înzestrare, cârmuitorii s'au gândit şi la marină, — atât la cea militară cât şi la cea comercială. Chiar în filmele de propagandă se arătau noile vapoare, noile înzestrări ale porturilor.

Al treilea semn a fost cuvântările ce s'au ţinut în ziua de 16 Februarie la Senat, cu prilejul votării repartiţiei împrumutului realizat.

A fost o vreme, — aproape 30 de ani, — când unui domn deputat, care a ridicat chestiunea marinei, i s'a răspuns de un alt parlamentar de vază că „odată ce Ştefan cel Mare şi Mihai Viteazul au bătut pe Turci fără marină, Ţara nu are nevoe de marină !"

Astăzi însă, graţie propagandei statornice a Ligei, un alt parlamentar convins de rolul marinei, d. *Apostol Popa*, ridică chestiunea marinei comerciale, neprevăzută în repartiţie.

Intr'o amplă expunere, bazată pe date statistice, d. Popa arată greşeala de până acum prin neglijarea acestei probleme, care face parte din problemele *„apărării naţionale"* şi ca încheere cere 250 milioane cari în timp de pace produc venit, iar în timp de războiu toate aceste vase vor servi pentru apărarea naţională.

Regretăm că nu am putut avea la îndemână stenograma documentatei cuvântări, şedinţele corpurilor legiuitoare publicându-se în Mon. Of. cu întârzieri, spre a o reda complet şi ne mulţumim deocamdată cu rezumatele din cotidiane. Totuşi în esenţă reiese că aleşii naţiunii de azi văd problema marinei cu alţi ochi de cât cei de acum treizeci de ani.

Iar răspunsul d-lui Sub-secretar de Stat *M. Constantinescu* e un alt semn tot atât de îmbucurător. Redăm tot după cotidiane :

„Mărturisesc d-lui Popa, că suntem şi noi pătrunşi de importanţa înarmării pavilionului nostru fluvial şi maritim şi că dorim cât mai curând cu putinţă ca pavilionul nostru să recâştige locul de prestigiu şi de luptă, pe care îl merită în concernul comercial al celorlalte pavilioane.

Din acest punct de vedere, grija noastră n'a fost lăsată pe planul al doilea, căci în administrarea disponibilităţilor pe care administraţia comercială P. C. A. şi care are ca obiect principal tocmai administrarea acestor fonduri şi acestor servicii publice, noi, pentru ca să înlesnim posibilităţile de investiţiune, am renunţat la o parte din veniturile noastre pe care această administraţie trebuia să le dea cu titlu de redevenţă.

Din însăşi cercetările de ordin contabil şi administrativ, pe care am dispus să se facă la regia autonomă P. C. A., ca să vedem cari sunt posibilităţile ei de investiţiune, nădăjduesc că vom avea în cursul anului acesta posibilitate ca această administraţiune să poată să dispună de sume cari în proporţie cu veniturile generale ale statului să meargă înainte cu investiţiunile cari sunt atât de utile".

Iată că şi cârmuitorii, prin „vistiernic", sunt pătrunşi de necesitatea marinei şi au rezolvat problema din alte posibilităţi, astfel ca P. C. A. să-şi poată moderniza flota, să poată „recâştiga prestigiul în concernul comercial al celorlalte pavilioane".

Când aleşi ai naţiunei, când cei din fruntea cârmuirei văd astfel lucrurile, Liga Navală Română nu poate de cât să aştepte cu toată încrederea realizările.

Avem ape navigabile, avem marinari încercaţi, avem interese, am deţinut odată fala transporturilor de mărfuri şi pasageri, am câştigat pieţe de export graţie flotei noastre comerciale, şi acum să pierdem tot ce am câştigat, să ne vedem înlocuiţi chiar în apele noastre de alţii?

Să se folosească de bunul *nostru*, apa, Dunăre şi Mare tot numai străinii ?

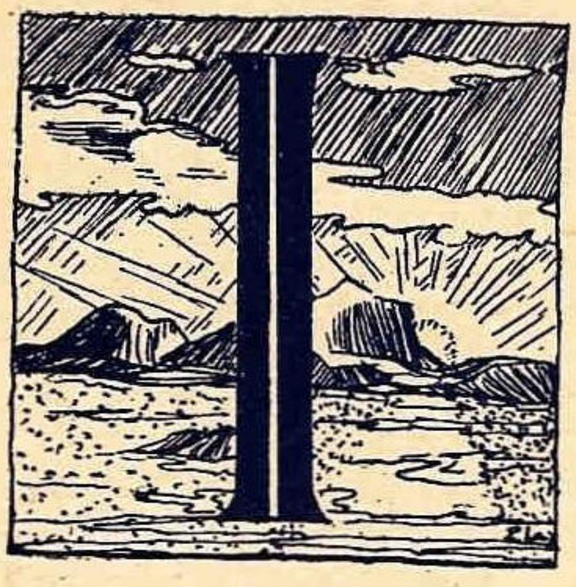
Căci ce însemnează oare o flotă naţională ?

1. O pâine cinstită şi cu greu muncită pentru conaţionali.
2. Valută străină rămasă în ţară din transporturi.
3. Prestigiul Ţării, mai ales că flota e a Statului.
4. Venituri bugetare şi particulare dela flotă direct, de la mărfuri şi pasagerii ce trec prin ţară, indirect.
5. Folosirea în caz de războiu atât pentru transporturi, cât şi ca vase de luptă.

Să nu se uite că cargoboatele noastre cărau muniţii din Occident spre Marea Albă şi Vladistoc în războiul de întregire a neamului ; unul din ele a fost chiar torpilat de un submarin inamic.

Să nu se uite că, fiindcă noi nu am putut să le armăm, vasele noastre de pasageri au fost transformate în crucişetoare auxiliare care au luptat sub pavilion... rusesc.

O convenţie care nu trebue prelungită



Importanţa cursurilor de apă în viaţa unui popor este un fapt recunoscut în toate ţările pământului acesta.

Se pare totuşi că la noi ceeace ar putea fi Dunărea pentru noi Români — şi ne referim aci numai de latura ce ar interesa economia generală a ţării — e prea puţin cunoscut.

Un fapt pe care unul din ziarele cele mai însemnate ale noastre îl relevă, dovedeşte puţina importanţă ce se dă Dunărei şi tuturor chestiunilor în legătură cu ea.

În timpul războiului, Puterile Centrale dându-şi seama de importanţa Dunărei pentru transportul produselor noastre petrolifere spre Europa Centrală, au construit într'un an, ceeace noi nici nu ne gândisem în atâţia ani înainte de război: conducta de petrol *Ploeşti-Giurgiu*. Acest isvor care face una din principalele noastre bogăţii, era scurs prin conducta aceasta spre Giurgiu, iar de aci, folosind calea eftină şi sigură a Dunărei, tancurile cărau spre Europa Centrală aceste produse petrolifere.

A trecut războiul. Atrăgându-ni-se astfel de către alţii atenţiunea, s'a construit de către C. F. R. şi Regia Conductelor de petrol o staţiune modernă de pompare a produselor petrolifere la Giurgiu, iar de către P.C.A. s'a cheltuit şi se fac încă mari sforţări să se amenajeze portul Giurgiu ca principal port Dunărean pentru exportul petrolului.

Iată însă că un fapt — poate chiar o greşală — intervenit acum câţiva ani — cu voe sau fără, şi care în mod indiscutabil păgubeşte statul nostru — ameninţă azi să se repete.

Acum 5 ani a intervenit o convenţiune între C. F. R., C. F. Ungare şi câteva societăţi exportatoare desigur cu prea puţine durere pentru nevoile şi interesele ţării noastre, — prin care graţie unei politice tarifare de reduceri s'a deturnat transitarea produselor noastre petrolifere spre Europa Centrală dela calea naturală Ploeşti-Giurgiu-pe Dunăre, în favoarea celei Ploeşti-Curtici-Europa Centrală, adică pe uscat.

Prin această convenţie, s'au sustras transportului firesc pe Dunăre 40.000 tone produse petrolifere în 1931 şi 200.000 tone în 1933, care au fost cărate de C. F. Ungare.

Convenţia expiră acum şi s'au depus sforţări mari din partea celor interesaţi — care nu pot fi decât C. F. Ungare şi Soc. exportatoare — să se prelungească.

Convenţiunea aceasta pe lângă faptul că păgubeşte C. R. R-ul care trebue să susţină un preţ pe tonă pe distanţa Ploeşti-Curtici mult redus comparativ celui pe distanţa Ploeşti-Giurgiu, păgubeşte Regia Conductelor, dar ameninţă şi activitatea portului Giurgiu, şi dezorganizează transporturile acestor produse pe Dunăre, care de bine rău începuse să se facă.

Avem câteva tankuri sub pavilion naţional pe Dunăre care din ce în ce stau mai mult legate la cheurile porturilor din lipsa încărcăturei.

In loc să le dăm putinţa să lucreze, în loc să încurajăm construcţia altora care în viitor nu vor putea decât să ne servească interesele noastre, noi îmbogăţim căile ferate ungare.

Dacă s'ar pune chestiunea eftinătăţii prin această convenţiune poate am avea câteva mici circumstanţe atenuante. Dar când calea aceasta a apei e atât de eftină! S'a arătat în unul din numerele din anul trecut al revistei noastre că s'au transportat cu vapoare din Gdinya (Polonia) cărbune polonez în Ungaria, pe Marea Nordului, Oceanul Atlantic, Mediterană, Marea Neagră până la Sulina; aci s'a transbordat în şlepuri care au urcat Dunărea până la destinaţie. Costul transportului a fost mai eftin ca cel direct Polonia-Ungaria cu trenul.

Imaginaţi-vă eftinătatea transportului pe apă. Când la această eftinătate se adaugă interesul ce trebue să-l avem a ne organiza mijloacele noastre de transport, a folosi personalul şi materialul nostru pentru care s'au cheltuit şi se cheltueşte încă bani, e de neînţeles cum s'a acceptat să se facă sacrificii pentru căile ferate ungare şi societăţile exportatoare desigur străine, şi nu pentru desvoltarea portului Giurgiu şi a mijloacelor de transport spre el; e de neînţeles cum nu se ajută eforturile ce le fac P. C. A. şi Conductele de petrol, ambele instituţii depinzând de acelaş minister al Comunicaţiilor şi se inaugurează o politică a transporturilor diametral opusă din care economia generală a ţării nu are de câştigat, ci numai de pierdut.

Intrebarea ce şi-o face ziarul „Universul" e legitimă. Aceaş întrebare ne-o punem şi noi pentrucă vedem agonizând porturile noastre, pentrucă nu vedem înţelegerea de ceeace trebue să însemne Dunărea pentru noi.

MIRTH

Increzătoare în ziua de mâine, Liga Navală Română îşi exprimă toată recunoştinţa atât d-lui senator Popa cât şi cârmuitorilor cari pe deplin convinşi de rolul unei marine naţionale, o susţin cu toată înflăcărarea.

Cuvintele M. Sale Regelui, Augustul nostru Preşedinte rostite la 15 August 1934:

„fac cel mai cald apel acelora care au astăzi răspunderea în ţară, ca să pună la dispoziţie ceeace se poate ca marina noastră să înceapă să se desvolte aşa cum trebue.

la cari d-l G. Tătărescu, Preşedintele Consiliului de Miniştri a răspuns:

„Apelul M. Voastră, pentru mine şi întreg guvernul este o poruncă; apelul va fi auzit şi porunca va fi împlinită",

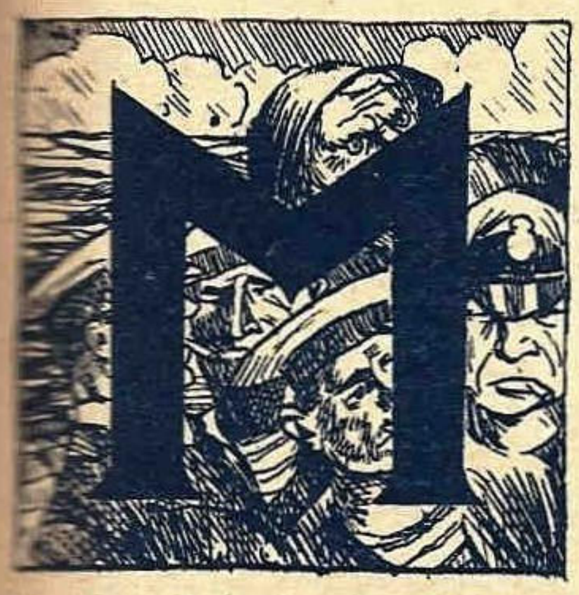
răsună azi, după atâtea semne, cu puterea acelui „verbum" evangelic, care însemnează cuvânt + acţiune = realizare.

Implinirea poruncei Suveranului, împlinirea poruncii vremilor de azi, premergătoare a celor de mâine, a început. Marinarii nu aşteaptă de cât să lucreze „la propăşirea statului şi să ducă din nou pavilionul cât mai departe pe cărările mării, să poarte din nou pe toate ţărmurile prestigiul şi tăria ţării".

Liga Navală Română

MODELELE

de Dr. Ing. WLADIMIR V. MENDL



Modelul este o reproducere în miniatură a prototipului. Nicidecum el se mărginescu la vase, ci a găsit aplicare şi pe alte tărâmuri, mai ales pe acela al căilor ferate şi al aviaţiei. Cu toate acestea ramura navală a modelelor este printre cele mai răspândite şi probabil şi cea mai veche.

Din capul locului trebue să deosebim :

1) modelele specifice
2) modele generale.

Primele sunt imagina fidelă a unui vas sau a unei nave care-şi reproduce toate detaliile întocmai.

Celelalte nu sunt decât reproducerea pe o scară redusă a ideilor mai mult sau mai puţin îndreptăţite ale autorului şi referitoare la o clasă de nave în general, fără a ţine cont de un caz specific. De aceia valoarea lor din orice punct de vedere este mai mică decât a primei specii menţionate.

In afară de aceasta, putem clasifica modelele de nave după scopul lor în

1) modelele, care navigă
2) modelele de exhibiţie
3) modelele pentru construcţie
4) modelele destinate încercărilor
5) modelele pentru scopurile educative
6) modelele pentru scopurile teatrale.

Modele care navigă, sunt o specie aparte, destinată regatelor în miniatură. La ele nimic nu tinde la reprezentarea construcţiilor în mărime naturală, ci totul este făcut în vederea plutirei şi navigării lor.

Cele mai răspândite dintre ele sunt modelele cu vele, care se mişcă pe apă prin puterea vântului, întocmai ca o corabie mare. Insă specia nu se mărgineşte la acestea. Există tot atât de bine modele cu propulziune mecanică, fie cu un mecanism de ceas, fie cu o maşină cu aburi, alternativă sau turbină, fie cu un motor electric.

In fiecare magazin de jucării se găsesc miniaturi, de cele mai multe ori propulzate printr'un mecanism cu resort (de ceasornic). Insă din punctul de vedere al modelelor de vase ele sunt fără valoare şi nu se ridică deasupra nivelului unor simple jucării pentru copii. Detaliile lor nu au nimic comun cu construcţiile în mărime naturală şi nu sunt decât produsul unei fantezii de cele mai multe ori ireală.

De altfel am spus-o, că modelul care navigă, este construit în vederea acestui fapt. Astfel de obiceiu raportul între lungimea şi lărgimea corpului va fi mai mare ca la corpurile de vase normale pentru a se obţine stabilitatea necesară.

Din acelaş motiv, pentru a fi în măsură să se prevadă o cantitate de lest cât mai mare, corpul modelului este scobit în interior cu scopul să se reducă greutatea şi să se coboare centrul lui de greutate.

La fel cu acela al unui yacht în mărime naturală, corpul unui model trebuie să ţie seamă de înclinarea probabilă la înaintare prin apă. Adică forma liniei de plutire a corpului înclinat trebue să fie propice acestui scop.

Cârmele de tipul obişnuit nu sunt de folos pentru un yacht model. Câteodată nu se prevede nici o cârmă şi se renunţă cu totul la acţiunea ei. Insă vântul este schimbător şi chiar fără acest fapt drumul obţinut nu este absolut drept. De aceia yachturile-model sunt echipate cu cârme contrabalansate, care intră în acţiune în mod automat odată cu înclinarea corpului. Sau şi mai bine, ele au o eche automată, acţionată prin mişcările ghiului.

Regatele de yachturi-model constituie un sport ca oricare altul şi sunt foarte răspândite în ţările occidentale, nu numai la adolescenţi ci şi la oamenii în toată firea.

Modelele de exhibiţie sunt acelea destinate a fi expuse în muzee, colecţii, galantarele agenţilor, pentru a da o ideie fidelă a navei, pe care o reprezintă. De cele mai multe ori aceste modele nu sunt de mărime excesivă, însă dotate cu multe detalii. Pentru a spori efectul, interiorul lor este iluminat câteodată în timpul nopţii, lumina arătându-se în afară prin hublouri cu geam sau celuloid. Un model foarte frumos de acest gen este expus de curând în vitrina agenţiei *Italia-Cosulich* din faţa Ateneului.

La zile mari, cum ar fi la noi Ziua Apelor sau a Patronului Marinei, se face regate (întreceri) de yachturi miniatură speciale pentru tineret, cum va fi şi la noi anul acesta.

Din cauza preţului destul de ridicat al modelelor de felul preconizat au fost introduse în ultimul timp altele mai simple, quasi stilizate, care nu dau absolut toate amănunte, ci numai o ideie generală a exteriorului vasului. Şi asemenea modele pot fi văzute la Bucureşti în vitrinele societăţilor de navigaţiune de pe Calea Victoriei.

Modelele pentru construcţie sunt acelea, care servesc ca auxiliare cât timp vasul stă pe cală. De obiceiu se face pentru fiecare vas modelul unei jumătăţi (tribordul) a corpului, pentru a se lua după el formele tablelor mult curbate dela extremităţile bordajului exterior. După ce şi-au îndeplinit misiunea, aceste modele sunt utilizate de multe ori pentru a fi expuse, adăugându-li-se câteva detalii de pe punte.

In categoria modelelor pentru construcţie cade un număr de jumătăţi de modele expuse în Muzeul Militar din Parcul Carol şi care se aflau mai înainte în Arsenalul Marinei de la Galaţi.

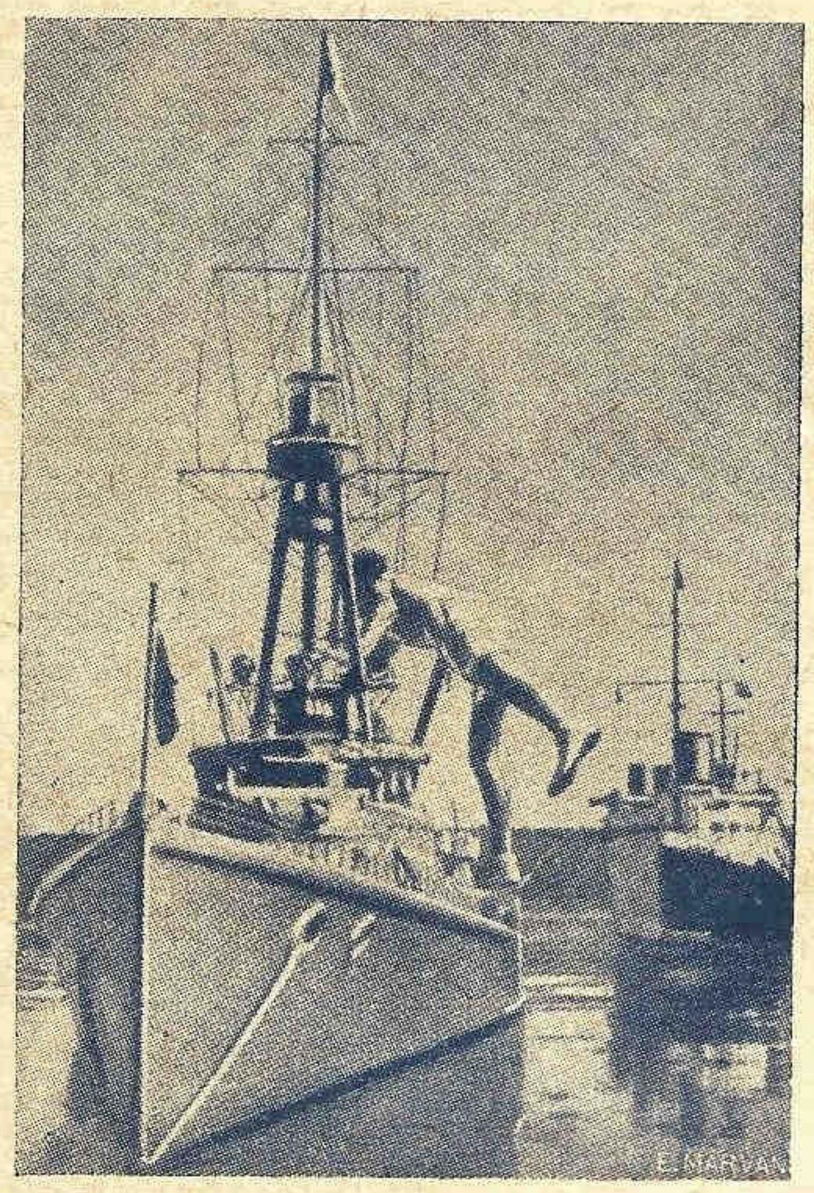
In afară de modelul jumătăţii de corp pentru tablele bordajului exterior, şantierul de construcţii execută de multe ori şi un model complect, mai ales dacă vasul construit este de un tip nou. Câteodată modelele şantierului intră în posesia proprietarului vasului sau al navei, însă în alte cazuri ele iau căi diferite. Aşa se face că modelul original al vedetelor noastre de Dunăre, construite în An-

glia, se află azi nu la Muzeul Militar Naţional, ci într'un muzeu din Londra.

Prin *modele destinate încercărilor* trebue să se înţeleagă acelea cu ajutorul cărora se fac încercările de remorcare sau de înaintare în apă. Prea rare ori aceste modele sunt prevăzute cu propulsiunea proprie, deşi rezultatele obţinute astfel se apropie cel mai mult de realitate. Mult mai frecvente sunt modelele remorcate într'un bazin lung cu ajutorul unui cărucior înzestrat cu măsurătoarele de precizie necesare.

Aceste modele sunt turnate din parafină şi li se dă forma exactă a corpului, pentru care urmează să se facă încercări, cu cuţitele unei maşini speciale de tăiat după traseul planului de forme. Parafina este aleasă ca material nu numai prin faptul că este uşor lucrată, dar şi graţie coeficientului ei de fricţiune redus la înaintarea în apă.

Modelele pentru scopurile educative sunt felurite. In categoria lor intră modelele pentru jocurile de răsboi, modelele scheletului complect al unui vas pentru învăţarea diferitelor piese, modelele pentru memorizarea regulelor de drum şi altele multe.



Modelul navei germane „Hindenburg" construit de cercetaşi.

Modelele pentru jocurile de răsboi vor fi în general de dimensiuni mai reduse şi implicit mai simple. Ele nu arată atâtea detalii şi nu sunt decât o imagină schematică a navei respective. Asemenea modele se pot vedea în Muzeul Militar din Bucureşti în secţiunea Marinei.

Alte modele educative vor avea de multe ori posibilitatea să fie puse în mişcare, adică să lucreze în acelaş fel cum lucrează şi prototipul. Aici trebue menţionate modelele de maşini, mai ales acele ale maşinilor alternative, puse în mişcare în mod foarte convenabil cu ajutorul aerului comprimat.

Modelele pentru scopurile teatrale sunt mai puţin răspândite şi de dată mai recentă. Astfel în timpurile din urmă au fost construite modele — pe scara mare 1:4 sau 1:2 — pentru scopurile exhibiţiilor „Săptămânei Marinei" din Marea Britanie. Ele reprezintă nave de acum două secole şi în acest scop au fost utilizate corpurile unor şalupe (bărci mari) cu vele, peste care s'a construit o replică a operei moarte a navei în chestiune.

In fine se pot menţiona deasemenea, cu toate că nu sunt miniaturi, ci replici în mărime naturală, atrapele de nave construite cu ocazia diferitelor expoziţii, uneori chiar pe apă, cât şi atrapele din timpul răsboiului 1914—18, cu ajutorul cărora Marina Britanică voia să simuleze prezenţa anumitor nave şi să înşele submarinele germane.

In ceiace priveşte *forma exterioară a modelelor,* ele pot fi împărţite după cum urmează:

a) modelele complecte
b) modelele până la linia de plutire
c) jumătăţile de modele
d) modelele în sticle
e) modelele care arată scheletul vasului
f) modelele scenice
g) modelele plutitoare

Modelele complecte, adică acelea care arată nu numai opera moartă, ci şi opera vie în întregime, sunt neapărat cele mai frumoase şi arătoase, dar totodată producerea lor este dintre cele mai grele şi anevoioase. Gradul de complectare nu depinde de obiceiu decât numai de scara modelului: un model pe o scară mai mare poate fi înzestrat mai uşor cu detalii mai multe şi pe de altă parte ar avea aerul de a fi incomplect dacă nu-i s'ar da. Un model pe o scară mai mică nu cere atâtea amănunte şi tot va reprezenta o imagină bună a prototipului. De aceia producerea modelului mic este mai uşoară şi se recomandă începătorului să nu debuteze pe o scară prea mare, cu toate că fabricarea detaliilor mai mici cere deseori multă ingenuozitate şi dibăcie.

Dar pe o scară mai mică se poate simplifica, fără a sacrifica din asemănarea modelului cu realitatea. Pe o scară mai mare nu este numai nevoe de cunoaştere, ci şi de reprezentarea tuturor amănuntelor, dacă modelul vrea să evite un aer de superficialitate. Menţionăm din nou modelul foarte frumos din vitrina agenţiei *Italia-Cosulich* (în faţa Ateneului), la care bastonul de pavilion de la pupa lasă de dorit din păcate. Şi în vitrina agenţiei *French Line* din Pasajul Comedia este expus un model complet demn de a fi văzut.

Modelele până la linia de plutire au marele avantaj că se dispensează de opera vie, adică de corpul vasului aflat sub apă, reproducerea nu este nici o deosebire între acest gen de modele şi cele complecte, deoarece opera moartă, partea corpului deasupra apei, împreună cu toate accesoriile ei va fi reprodusă. Modelele până la linia de plutire sunt fără excepţie de o dată mai recentă, însă sunt tot atât de decorative ca cele complecte.

Singura dificultate la aceste modele rezidă în suportul pe care sunt aşezate. De cele mai multe ori se doreşte o realitate cât mai mare, anume reproducerea suprafeţei apei. La acest sfârşit se poate ajunge cu ajutorul unei oglinzi, respectiv unei felii de geam, sub care se pune eventual o ştofă sau o hârtie colorată în mod potrivit. Şi mai bune sunt anumite materii plastice, cu ajutorul cărora se reproduce suprafaţa apei crestată de valuri şi-i se dă apoi coloarea ei. Dar la nevoie o simplă scândură lustruită va fi foarte de efect.

Modelele complecte pe de altă parte sunt montate de obiceiu cu chila pe două picioruşe de alamă, înşurubate într'un suport de lemn. Deasemenea ele pot fi atârnate de tavan, în care caz natural că este imposibil a le închide într'o vitrină. Această practică din urmă este de preferat, mai ales dacă modelul are detalii multe, în care praful poate să se prindă, şi pe deasupra poate şi o valoare mare. In prea rare cazuri, doar în unele muzee, modelele complecte sunt înconjurate de o felie de geam sau oglindă, reprezentând suprafaţa apei, şi pe care modelul este aşezat în asieta lui naturală de plutire.

Jumătăţile de model erau foarte răspândite pe la sfârşitul secolului trecut, însă par a fi perdut din popularitate. Am mai spus că ele servesc de multe ori din modele jumătăţilor de corp confecţionate pentru scopurile şantierului de construcţie. De obiceiu

jumătăţile de model nu sunt înzestrate cu detalii prea multe şi în orice caz catargurile, uneori chiar coşul, nu sunt reprezentate pe întreaga lor lungime, ci indicate doar printr'un trunchiu de catarg sau coş. De multe ori jumătăţile de model erau montate pe o oglindă, pentru a fi complectate prin oglindire şi a da iluzia unui model întreg. Insă iluzia nu poate fi niciodată complectă din cauza grosimei geamului de oglindă, care lasă să apară un gol în mijlocul corpului.

Foarte interesante sunt *modelele în sticle:* la prima privire s'ar putea crede că modelul împreună cu catargurile şi vergile lui a trebuit să intre pe gâtul strâmt al sticlei şi nu se înţelege cum. In realitate, numai corpul modelului a trecut prin gâtul sticlei, iar catargurile au fost pivotate în corp, culcate în momentul introducerei acestuia în sticlă şi apoi ridicate în interiorul sticlei cu ajutorul unor aţe. Cu toate că acest mod de a lucra modele este foarte migălos, modelele în sticle au fost odată foarte mult la modă printre marinari, care le lucrau la bord în timpul orelor libere sau după ieşirea lor la pensie. Nu este nevoie să insistăm asupra necesităţii de sticle absolut albe şi lipsite pe cât se poate de defecte aparente. Sticle cu gâtul larg nu sunt alese, prin faptul că s'ar strica tot aerul de mister de cum a fost introdus modelul. Cu toate acestea sistemul nu este limitat la sticle ci se cunosc şi modele în globuri de sticlă sau altele.

De obiceiu modelul unui vas sau al unei nave nu reprezintă decât exteriorul lui şi mai ales corpului nu-i se dă decât formele lui din afară lăsându-l nescobit în interior. Insă cele mai frumoase modele şi în acelaş timp şi cele mai rare sunt acelea, construcţia cărora urmează de aproape construcţia prototipului însuşi, adică care au un schelet de coaste şi bareţi îmbrăcaţi cu bordajul exterior. Bordajul lipseşte alocurea pentru a lăsa să se vadă scheletul. Raritatea acestui gen de modele nu se datoreşte numai faptului, că producerea lor este foarte migăloasă şi cere o îndemânare mai mare ca un model obişnuit. Dar în acelaş timp producătorul trebue să posedă şi cunoştinţe temeinice în architectura navală.

Pe vremuri, în epoca vaselor de lemn cu construcţia lor complicată, modele cu scheletul complet erau executate uneori pentru instruirea marangozilor sau pentru a se studia mai uşor posibilităţile de reparare a unei nave.

Modelul foarte frumos cu întregul schelet de coaste al unei bărci pescăreşti italiene a fost expus în vitrina librăriei „Cartea Românească" cu ocazia Zilei Apelor 1934. Şi în Muzeul Militar se pot vedea câteva modele parţiale de felul preconizat.

După cum am mai spus, de cele mai multe ori modelele sunt montate pe o scândură formând suport, sunt atârnate de perete sau ferite printr'o vitrină. Insă se găsesc şi cazuri, când modelului i s'a dat un anturaj potrivit mediului natural în care se află prototipul. Aceste *modele scenice* cer mai multă trudă şi ocupă mai mult loc. Dacă sunt bine executate ele sunt mai decorative, ca un model aşezat pur şi simplu pe un suport, însă atenţia spectatorului nu mai va fi atât de concentrată asupra modelului propriu zis, care iese mai bine în evidenţă dacă nu este anturat. Modelele în sticle sunt de multe ori modelele scenice. Se mai obişnuia pe vremuri reprezentarea unui vas aflat în construcţie pe cală. Aproape fiecare dintre muzeele maritime mari şi mici ale occidentului cuprinde cel puţin un asemenea model.

După modelele scenice trebue să menţionăm *modelele plutind* în mod real pe apă şi la care problema suportului a fost rezolvată în chipul cel mai natural. In ţările apusene sunt amatori-colecţionari, cari au construit în grădinile lor bazinuri anume pentru numeroasele lor modele de vase şi nave.

Ocupându-ne acuma de *materialul de construcţie* al modelelor le vom putea împărţi în

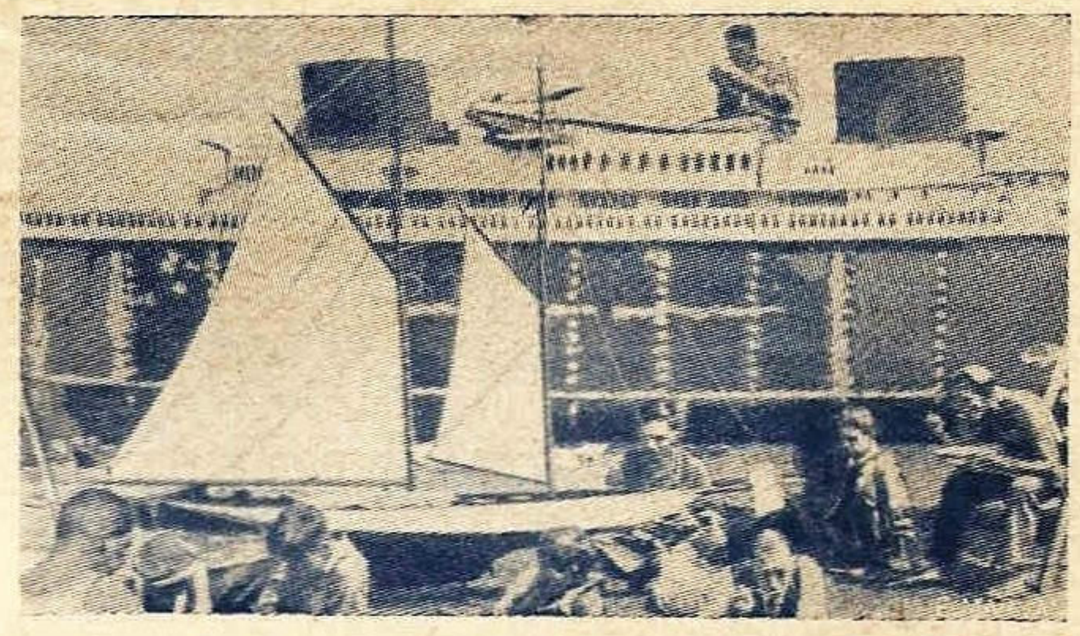
I) modele din lemn
II) modele metalice
III) modele din os sau fildeş

Orice alt material ca: lutul, plastilina şi alte materii plastice pot fi foarte potrivite pentru o producţie artistică, însă nu permit executarea unui model, meritând acest nume, care să se ridice deasupra nivelului unei jucării copilăroase.

Cele mai multe modele sunt din *lemn,* din cauza uşurinţei cu care este lucrat chiar de către amatori. Acest considerent se aplică mai ales corpului, baza oricărui model. Insă detaliile şi accesoriile pot fi din orice alt material potrivit. Mai ales dacă este văpsit ulterior, se perde identitatea oricărui material.

De pildă punţile şi suprastructurile unui model sunt executate uneori din carton, iar modelele pe o scară foarte redusă pot fi echipate cu bărci de salvare din hârtie. In ceiace priveşte văpsitul trebue să se ţie seamă întotdeaună de scara modelului: într'un model 1:25 o pojghiţă de numai 1/4 mm. reprezintă un strat gros de 1 cm şi într'un model 1:100 chiar de 4 cm. adică în afară de orice proporţie. Văpsitul (stropitul) cu aer comprimat permite straturi mai subţiri ca văpsitul cu pensula.

Lemnul are marele avantaj de a putea fi lustruit şi aşa se face de cele mai multe ori, dacă au fost întrebuinţate lemne scumpe, cum ar fi mahonul. Cine nu vrea sau nu poate să dea lemnului un lustru şi totuşi doreşte să-l lase nevăpsit, poate să-l dea cu lac incolor. Insă efectul obţinut este mult mai inferior lustruitului.



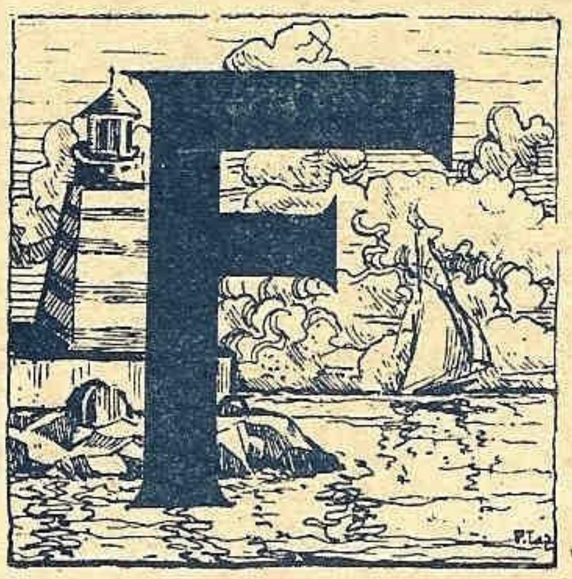
Copii şi tineri germani lucrând la modelul transatlanticului *„Bremen"* şi a unui yacht.

Lemnul cel mai potrivit pentru confecţionarea unui model este un lemn american numit „white wood", care este foarte moale şi nu crapă la fasonat. De aceia este lucrat cu cea mai mare uşurinţă. In lipsa acestuia se poate alege şi lemnul de tei. Deasemenea mahonul de calitate bună — nu mahonul african numit şi Gabun — este foarte potrivit şi răspândit pentru modele. De multe ori corpul unui model este format până la linia de plutire din felii alternative de mahon (roşu) şi „white wood" (alb), colorile cărora formează un contrast plăcut. Pentru punţi şi suprastructuri se poate folosi şi furnirul respectiv placajul.

Modelele metalice sunt extrem de rare din cauza dificultăţilor lucrăturii. Chiar dacă sunt din tablă subţire, este nevoe de un calapod de lemn pentru a da corpului forma lui exactă şi prin urmare munca necesară va fi dublată. Cu toate acestea există modele metalice. Intre altele, sfârleaza de vânt de pe o clădire publică în Anglia este formată de modelul în întregime metalic al unei corăbii. Apoi se păstrează în Muzeul Militar Naţional, modelul metalic al unuia dintre monitoarele noastre în timpul războiului 1916—18. Acest model, foarte rar de altfel sau chiar unic în felul lui, se află din nefericire într'o stare foarte proastă.

(Va urma)

Vapoarele de pasageri ale Serviciului Maritim în timpul războiului mondial



rumoasele „Lebede ale Bosforului" așa cum fusese desmierdate pe vremuri vapoarele de pasageri ale Serviciului Maritim Român, li s'a cerut și lor să ia parte activă la supremul sacrificiu al neamului în anii 1916—1918, obligându-le să se transforme în vulturi, și să atace. Vapoarele noastre cari înfrumusețase atâta timp Bosforul, plimbând pe undele lui miile de pasageri, trebuiră a transforma acum dulceața voiajelor de plăcere din timp de pace a grofilor, prinților și sultanilor, în ploaie de obuze.

Odată cu intrarea României în vâltoarea războiului, vasele de pasageri ale S. M. R., primiră ordin să plece în Rusia și să se alăture flotei din Marea Neagră și ca urmare a acestui ordin, la sfârșitul lunei Septembrie 1916, vapoarele : *„Impăratul Traian"*, *„Dacia"*, *„România"*, *„Regele Carol"* și *„Principesa Maria"*, fiecare cu câte un echipagiu de 30 oameni, luară drumul spre Sevastopol, unde au sosit în dimineața zilei de 2 Octombrie 1916.

Chiar de a doua zi, Șantierele Marinei Ruse intrară în funcțiune și după ce făcură mici modificări vaselor, instalară pe fiecare din ele, tunurile de cari aveau nevoie făcând din fiecare câte un crucișător de luptă.

Astfel : vasului *„Impăratului Traian"* i se montară patru tunuri cu tragere lungă de 100 mm. calibru, câte unul în fiecare bord, unul la prova și altul la pupa, apoi două tunuri de 75 mm. contra aeroplanelor, instalate deasupra fostului restaurant de classa II-a, o mitralieră mobilă pentru campania de debarcare instalată sub comandă, apoi două proectoare, unul instalat pe catargul din prova și celălalt la pupa și în fine o instalație specială pentru îmbarcarea și debarcarea hidroavioanelor pe coverta superioară.

Când totul fu gata, echipajul a fost complectat cu încă 180 oameni, marinari ruși, comandați de un comandor și cinci ofițeri ruși.

In luna Martie 1917, vasele erau complect echipate și după ce li se făcu toate probele, trăgându-se cu toate tunurile în toate direcțiile și la toate vitezele, se asigură astfel că piesele erau bine montate și ca atare bune de intrat în acțiune.

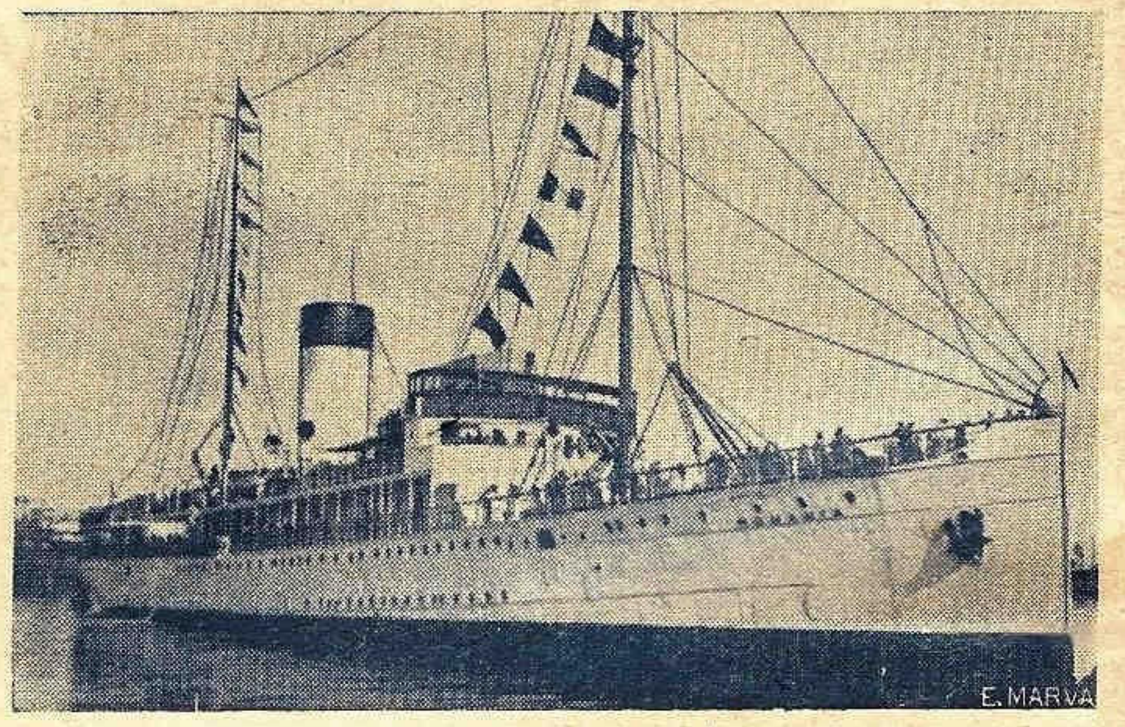
Vasul *„Impăratul Traian"* fu atașat la divizia de crucișătoare din care mai făceau parte următoarele crucișătoare : *„Pamiati Mercuria"* cel mai tare crucișător al flotei ruse din Marea Neagră, armat cu 12 tunuri cu tragere lungă de 150 mm. calibru, apoi crucișătorul *„Cagul"* de 6500 tone de asemenea bine armat cu tunuri de 150 mm. calibru și în fine crucișătorul *„Dacia"*.

Vasul *„România"* în afară de armamentul ce-l avea aproape la fel cu *„Impăratul Traian"* și *„Dacia"* a fost amenajat și detașat grupului de vase pentru hidroavioane, putând lua pe bord opt aparate. De asemenea *„Principesa Maria"* în afară de cele două tunuri de 120 mm. instalate în borduri mai avea o instalație de pus mine și a fost atașat unei diviziuni de distrugătoare.

Divizia de crucișătoare astfel formată, cel puțin de trei ori pe săptămână făcea încrucișări în fața Bosforului și a porturilor turcești între 24 și 48 ore. Alte ori, încrucișările erau făcute de fiecare vas izolat sau însoțite de câte două distrugătoare.

La 16 Iulie 1917 se primește ordin secret și urgent ca crucișătorul *„Impăratul Traian"* să plece imediat la Batum pentru a primi ordine și abia ajunși în port, se încarcă tancurile complect cu păcură și după ce s'au dat încă două hidroavioane, plecă imediat la Trebizunda de unde împreună cu crucișătorul *„Dacia"* și încă câteva torpiloare porni pentru a ataca portul Ortu, a debarca și trupe și a distruge șantierul, bateriile de coastă și aeroportul de acolo.

Plecarea fu la miezul nopții și în apropiere de portul Trebizunda cam pe la ora 10 dimineața, se văzură eșind din port alte două grupe de vase. Primul era format din crucișătorul *„Dacia"* având în borduri câte un torpilor tip *„Bespocolny"* care după un schimb de semnale



Pasagerul *„România"* transformat de ruși în crucișetor auxiliar.

au intrat în acest grup. Al doilea grup era format dintr'o barjă (vas cu pescaj mic) ce era armat în prova cu un tun de 100 mm., având la bord 200 soldați destinați pentru debarcare, apoi două vedete cu mare viteză contra submarinelor și două torpiloare tip *„Sroghy"*. După 20 de ore de marș sosim dimineața în fața portului *Ortu*.

Hidroavioanele dela crucișătoarele *„Impăratul Traian"* și *„Dacia"* își iau sborul explorând atât marea pentru a descoperi submarinele ce se semnalase cu 24 de ore înainte, cât și a dirija tirul asupra bateriilor dela uscat.

La 3 mile distanță crucișătorul *„Impăratul Traian"* începe cel dintâi tirul asupra bateriilor de la uscat, celelalte vase urmându-i exemplul.

Turcii la început nedumeriți că acele pașnice vase de pasageri, cari înainte de 1916 făceau fala Bosforului, acum se răzbunau atât de grozav, aruncând fier topit peste ei, nu îndrăsnesc parcă a se apăra. In fine se decid, încep și ei să tragă, un tir destul de neprecis. Nici un obuz nu-și lovește ținta. De odată avioa-

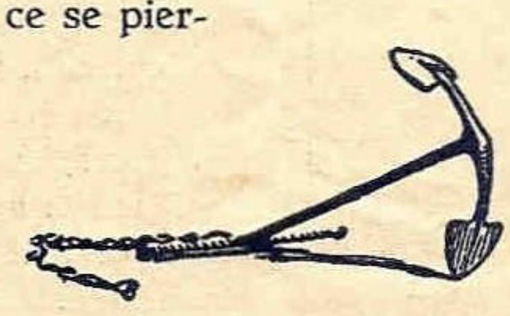
nele noastre ne semnalează că loviturile noastre sunt bune în direcţie, dar prea scurte. Abia s'a terminat comunicarea şi imediat în bateriile turceşti în urma loviturilor noastre, se văzu un fum negru şi se auzi o detunătură infernală ; depozitele de muniţiuni fusese lovite şi făcuse explozie. Turcii, probabil speriaţi în primul moment, încetară focul, reluându-l abia după 10 minute. Dar abia mai trase 5—6 focuri şi praful se alese de tot ceiace fusese pe locul tunurilor lor. Tirul nostru fusese bine reglat şi cu câteva obuze distruserăm toate gurile de foc ale lor. Atunci se începu debarcarea. Ne apropiarăm de port şi 100 soldaţi cu ofiţerii ruşi eşiră la uscat, distrugând tot ce mai rămăsese ca instalaţiuni militare. Cele patru avioane turceşti garate în aeroportul dela *Ortu,* încercând a-şi lua sborul, fură distruse de mitralirele noastre. Operaţiunile acestea au durat în tot timpul acelei zile.

In afară de distrugerea bateriilor şi instalaţiunilor militare dela *Ortu,* această ofensivă mai avea de scop să provoace flota turcă din Bosfor să vină în ajutorul bateriilor dela *Ortu* şi odată eşită afară din Bosfor să li se taie retragerea de flota rusă de sub comanda Amiralului Colceag, care se găsea la 20 mile departe de noi. Seara târziu, după terminarea operaţiunilor şi după ce se pierduse nădejdea că flota turcă va mai ieşi din Bosfor, primirăm ordin dela Amiralul Colceag să ne întoarcem la *Batum,* aceiaşi formaţie ca la venire, iar restul escadrei ruse sub comanda Amiralului Colceag se îndreptă spre Bosfor, unde făcu încă evoluţiuni 48 de ore, fără ca flota turcă să se fi arătat.

Dela *Batum* apoi, mândri de misiunea ce am avut, neam înapoiat la Sevastopol, făcând iar dese încrucişări pe coasta turcească, fără a mai ataca însă. De altfel, în Noembrie 1917, bolşevismul pătrunzând şi printre echipajele vaselor ruseşti din Marea Neagră, serviciul la bord a început să se desorganizeze. Conducerea comandamentelor fiind trecută în mâna comitetelor de soldaţi, fapt ce a determinat o parte din ofiţeri să demisioneze neputând suporta acel regim, iar alţi ofiţeri, au fost asasinaţi de echipajele lor.

Aşa stând lucrurile, activitatea vaselor s'a redus la zero, iar voiajele vapoarelor de război se transformase în simple voiaje comerciale, ducând mărfuri cumpărate pe cont propriu de fiecare marinar în parte, cu preţuri derizorii ca să le vândă apoi în alte porturi cu 2—3 mii mai scump.

Fost comandant de vas în S. M. R.
V. PĂUN



Pagina Militară

AEROTORPILOARELE

D-l Căpitan aviator Borcescu din Hidroaviaţie — un distins colaborator al nostru — ne trimite articolul de mai jos, în traducere din italieneşte, care fără îndoială va interesa pe ofiţerii Marinei Regale.

Torpila şi Torpiloare. — In 1868 Whitehead construeşte prima torpilă capabilă de o cursă de 200 m. la suprafaţă, cu 5 sau 6 mile viteză.

După câţiva ani apoi, 1873, Thornycroft, pentru a utiliza noua armă, construeşte pentru Norvegia primul Torpilor de 16 tone şi 19 mile viteză.

De atunci urmează evoluţia torpilei şi a torpilorului până la tipurile de azi, cu caracteristice cunoscute şi aproape la fel la toate naţiunile.

Insă progesul torpilei şi a torpilorului nu au mers paralel. In timp ce la început viteza torpilei era cu mult superioară torpilorului şi a vaselor contra cărora trebuia lansată ,astăzi se poate spune că torpila, condamnată de imersiuni la slabe creşteri de viteză, are o viteză aproape egală cu a vaselor de suprafaţă ce o duc şi contra cărora se lansează.

A crescut însă mult în bătae ajungând până la 18.000 m.

Cum, pentru a ajunge ţinta, torpila trebue lansată spre înainte de un anumit unghiu, funcţie de viteza relativă a ţintei şi a torpilei, este evident că cu cât creşte acest unghiu şi aceasta odată cu creşterea vitezei ţintei, cu atât mai mult torpilorul va trebui să se găsească mai în spre înaintea acestei ţinte, pentru a fi în condiţiuni bune de lansare.

In consecinţă, actualele viteze : torpilă, torpilor, ţintă, fiind aproape de aceiaşi mărime, au redus foarte mult sectorul de atac şi deci au scăzut cu mult reuşita unui atac cu torpila.

Dată fiind deci starea actuală a torpilei, handicapată de viteza sa, ea nu poate acţiona eficace decât în două cazuri : sau transportată până la mică distanţă fără a fi văzută, sau transportată la mică distanţă cu mare viteză. In primul caz este indicat submarinul, *sacrificând prin acest mijloc viteza, invizibilităţii, în cazul al* 2-lea, mijlocul este torpilorul.

Cele mai noui torpiloare însă, nu au decât o uşoară superioritate de viteză faţă de celelalte nave şi sunt foarte vizibile, ceeace face ca un atac al lor să nu aibă şanse decât prin ceaţă, la adăpostul unei cortine de fum, sau noaptea ; numai astfel ar putea veni în poziţie eficace de lansare.

Se deduce astfel că atât submarinul cât şi torpilorul nu au aceste calităţi indispensabile de mare viteză şi invizibilitate, necesare pentru a se putea pune în poziţie de atac şi pentru a nu fi distruse de artileria inamică mai înainte de a efectua lansarea.

Dacă deci mijloacele submarine şi mijloacele de suprafaţă prezintă aceste mari lipsuri ,odată ce s'a cucerit al treilea element, acel aerian, s'a gândit, natural, de a se încerca cu acest nou element întrebuinţarea torpilei.

Fără îndoială aerotorpilorul are, în gradul cel mai înalt calităţile de viteză şi manevră şi o optimă siluetă care-l face puţin vizibil.

Totuşi nu trebue să ne facem iluzii. Dacă acesta are atâtea avantajii asupra torpiloarelor de suprafaţă şi submarine, prin calităţile sale superioare pentru a transporta torpila până în faza atacului adevărat şi propriu, are însă şi atâtea dificultăţi şi defecte pentru *realizarea lansării,* care anulează aproape în total toate avantajele.

Şi-atunci ne întrebăm : torpila, este arma destinată să dispară ?

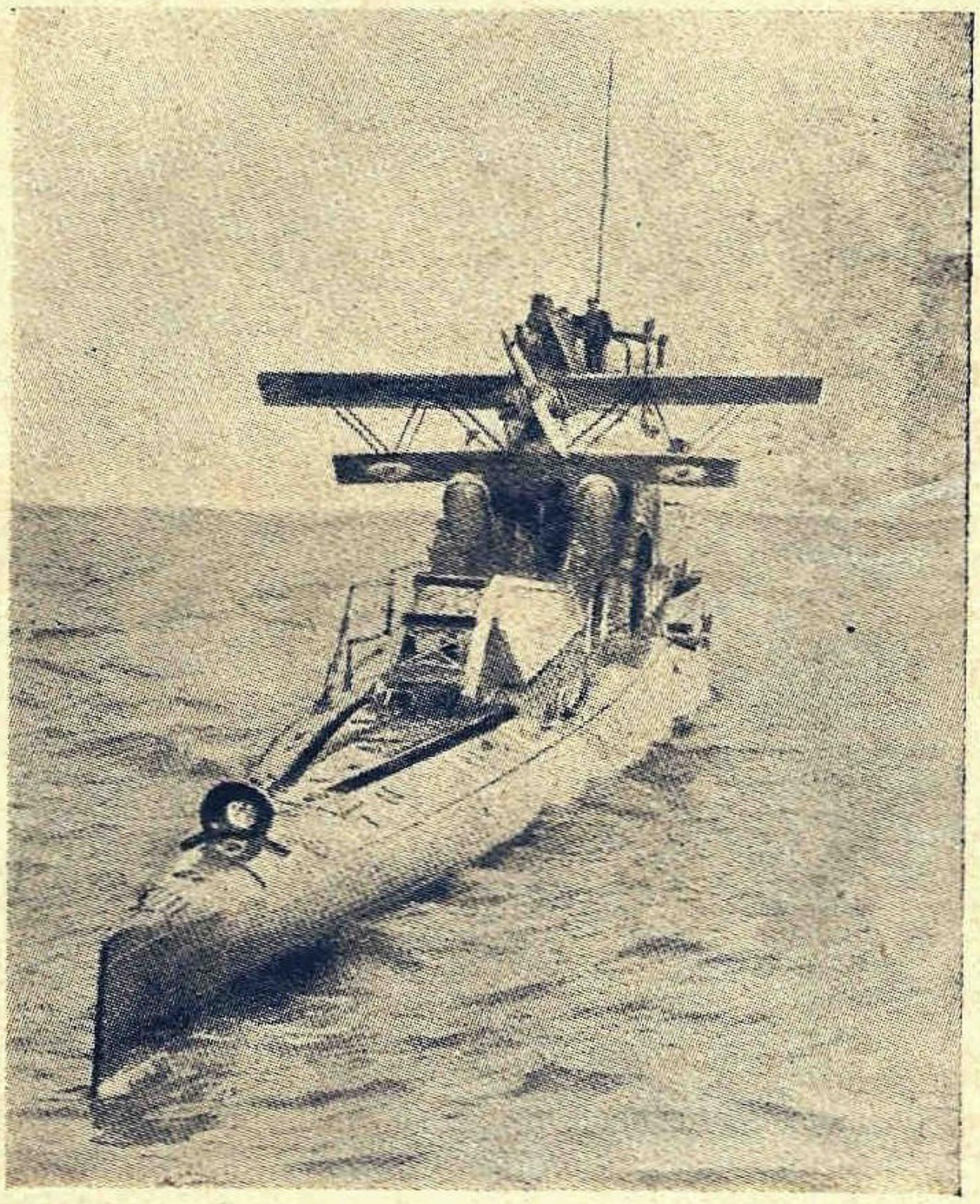
Submarinul, prin faptul însuşi că există, exercită atâta teroare asupra traficului şi dă atât de lucru marinelor de răsboi, că chiar numai aceasta se poate socoti un enorm rezultat. Deasemenea, torpiloarele de suprafaţă, fără a lovi cu torpila ţinta lor, intervin însă

în tactica navală ca un factor important, pentru efectele ce ele ar putea produce ca torpiloare.

In bătălia dela Jutland, de fapt, s'au lansat un număr mare de torpile, şi cu toate că marea majoritate nu au atins ţinta, au obţinut totuş rezultatul tactic şi anume: Hipper, Evans Tomas, Beatty ca şi Jellicoe s'au ferit de a-şi expune unităţile lor atacurilor în massă a torpilelor şi au fost siliţi de a manevra în consecinţă.

Acum, în afară de submarin şi vas de suprafaţă, dacă această armă vicleană poate fi întrebuinţată şi de aerotorpilor, să vedem dacă se poate găsi mijloacele ce ne pot permite să nu renunţăm la acest ultim mijloc.

După părerea mea, greutăţile tehnice se pot considera în mare parte absolvite. Vom vedea pe rând aceste posibilităţi tehnice, posibilităţile de întrebuinţare, chestiunea economică şi organizarea de antrenament a unităţilor aeriene torpiloare.



Submarin cu hidroavion la bord.

Dificultăţile tehnice. — In timpul primelor încercări de lansarea torpilelor din aeronave s'a căutat totdeauna să se obţină acel unghiu de contact cu apa, care să reducă la minimum şocul torpilei, recurgându-se la expediente ce s'au demonstrat că nu corespunde scopului. Când apoi s'a pus în discuţie atât aeronava cât şi respectivul echipaj şi când pentru motive de siguranţă şi nevoi de manevră s'a mărit înălţimea de lansare, s'a găsit atunci şi sistemul pentru a se putea da torpilei justa înclinarea pentru intrarea în apă. Fără calcule preventive, ci numai prin încercări, s'a ajuns la construcţia lansatorului ce garantează, pentru un joc de înălţime mai mult decât suficient, traectoria aeriană a torpilei pentru justa incidenţă cu apa. Acest unghiu s'a văzut că nu este practic rigid legat de tangenta la traectoria de cădere, dar că este în jurul lui 30—40°.

In toate experienţele ce s'au făcut, numai câteva torpile s'au înfipt în fund şi numai pentrucă lansările s'au făcut pe fund mic, aceasta pentru a le putea pescui în caz de avarie. Când nu s'a depăşit înălţimea pentru care lansatorul a fost construit, torpila a parcurs totdeauna traectoria sa aeriană în mod regulat, isbind apa sub unghiul just şi continuându-şi apoi în mod regulat cursa sa sub apă. Puţinele smunciturĭ şi eşiri la suprafaţă, au fost provocate fie de înălţimea prea mică de lansare, fie din regularea greşită a cârmei de direcţie şi aceasta tocmai în perioadele când această regulare se studia. Oricum aceste smucituri sub apă sau eşiri la suprafaţă nu au influenţat drumul torpilei. Acele puţine torpile ce s'au înfipt în fund, s'au înfipt fiind lansate de la o înălţime prea mare în ce priveşte fie lansatorul, fie fundul. La controlul ce li s'a făcut după recuperare nu s'a găsit la nici una avarii din cauza lovirii cu apa. Astfel un lansator a fost construit special pentru înălţimi de 3 ori mai mari celei normale şi aceiaş torpilă lansată pe un fund de 40 metri şi-a urmat normal traectoria, revenind la suprafaţă fără avarie, exceptând o uşoară lovire la cap şi o uşoară deformare a armăturei cozii. Inconvenientele la care face aluzie Vultur, ce s'au verificat pe mare agitată, se referă la lansările făcute mai înainte de adoptarea actualului lansator. Aluzia însă pe care o face Colonelul Aimone pentru lansarea de la circa 100 m., se referă la o lansare la care a asistat, făcută cu o veche torpilă, căreia i s'a aplicat un sistem special construit, fără calcule relativ la rezistenţa materialelor şi efectul aerodinamic. Natural că traectoria aeriană nu a fost regulată şi torpila a isbit rău apa, pierzând armătura de la pupa. Odată cu punerea la punct a lansatorului, apt de a asigura traectoria aeriană, i s'a adus torpilei şi toate îmbunătăţirile care să-i asigure drumul sub apă. *Aceste modificări au fost aplicate cu foarte mult succes la vechile torpile, care nu mai erau în uz şi au dat rezultate din cele mai bune şi sigure.* Modificările sunt cu totul simple şi aplicabile oricăror torpile navale, întrucât constă doar din întărirea unor părţi şi aplicarea unui dispozitiv special, a cărui funcţionare poate fi exclusă când torpila trebue lansată de navă şi nu de aeronavă.

Dificultăţile tehnice de lansare a torpilei aeriene au fost învinse în mare parte, cu soluţii practic satisfăcătoare. Trebue perfecţionat acum ceeace s'a făcut în mod rudimentar prin practică, construind lansatorul pentru traectoria aeriană după toate regulele artei, şi prin calcule necesare să se poată face cel puţin regulabile pentru diverse înălţimi sau, mai mult autoregulabile şi să se definească modificările de adus acelor tipuri de torpile care sunt cele mai nemerite.

Altă gravă dificultate tehnică este sistemul de ochire pentru lansare.

Dintre diferitele sisteme existente, fără discuţie, este sistemul *Biggio,* matematic exact şi conceput într'un fel simplu şi pretându-se în mod optim de a fi instalat la bordul aeronavelor şi a fi întrebuinţat cu multă uşurinţă. Totuş, oricât de exact pot rezolvi problema lansării, cel puţin până astăzi, toate sistemele de vizare au în ele greşelele ce rees din vectorii, a căror mărime trebue dedusă prin apreciere (estimă).

Este foarte adevărat că sistemul *Biggio,* în atacul pe drum de coliziune, lucrează cu vectori cunoscuţi, însă în acest caz aprecierea stă în sistemul de atac, pentrucă nu este deloc uşor a aprecia cât mai exact drumul de coliziune şi nici nu e posibil practic de a viza drumul de coliziune cu aparatul mai înainte, dat fiind viteza cu care se desfăşură acţiunea, nu va fi adică timp de a pune pe aparatul de ochire vectorii necesari lansării.

La erorile datorită estimării vitezei şi drumului ţintei, se adaogă apoi erorile datorite variaţiei vitezei aeronavei, derivei şi părţii din traectorie pe care torpila o face în aer cu viteză mult superioară aceleia pe drumul sau submarin şi se va vedea că „acea linie dreaptă pe care torpila o face în apă", cum scrie Comandantul Giucciardi, este atât de nesigură la plecare că o face să piardă toate avantajele sale asupra „influenţabilei traectorii a bombei" pentru a cărei ochire elementele de tir sunt în mai mic număr şi mai puţin sensibile la micile erori.

Pe tărâmul tehnic deci, în timp ce se pot considera învinse greutăţile relativ la traectoria aeriană şi cursa sub apă, natural posibile de ulterioare perfecţionări, nu se poate spune acelaş lucru însă despre ochirea pentru lansare.

Prin aplicarea giroscopului s'ar putea reduce multe erori, totuş acesta e oarecum greu de sistemat la bordul unei aeronave şi greu se poate ajunge deci la realizarea unui alt instrument care să dea o bună garanţie de precizie.

Această lacună tehnică însă este în parte compensată de faptul că ea priveşte în special numai lansarea izolată şi este, dacă nu de importanţă secundară, desigur, de o influenţă mai puţin dezastroasă în lansarea multiplă sau în formaţie.

Nu găsesc necesar a trata chestiunile tehnice relative la aeronava cea mai indicată pentru acest scop special de torpilare. Aeronava cea mai iute, capabilă de a duce bomba de 800 kgr. va putea fi întrebuinţată şi pentru torpilare.

Nu e deloc nevoe de a construi una de tip special.

Posibilităţi de întrebuinţare. — Asupra acestui subiect discuţia este uşoară pentrucă condiţiunile speciale şi situaţiunile sunt de natură atât de diferită şi aşa de numeroase că oricine, ce se pune din un punct de vede poate argumenta pro şi contra tezei ce vrea să susţină sau să o combată.

Toţi suntem de acord că nu trebue întrebuinţată o aeronavă izolată contra unei nave izolate, pentrucă acest lucru va fi, dacă nu imposibil să se poată întâmpla, cel puţin foarte rar.

De altă parte convenim a stabili că o aeronavă fie de bombardament, fie torpiloare, ce atacă o navă de răsboi, trebue să se ţină mereu la o înălţime de 3000 m. şi o distanţă minimă de 3000 m., aceasta pentruca să nu stabilim o *Normă* de întrebuinţare a acesteia bazaţi cumva pe condiţii speciale de moment sau cu atât mai puţin pe spiritul de sacrificiu al echipajului, care nu pot fi factori normali pentru a fixa această *Normă*.

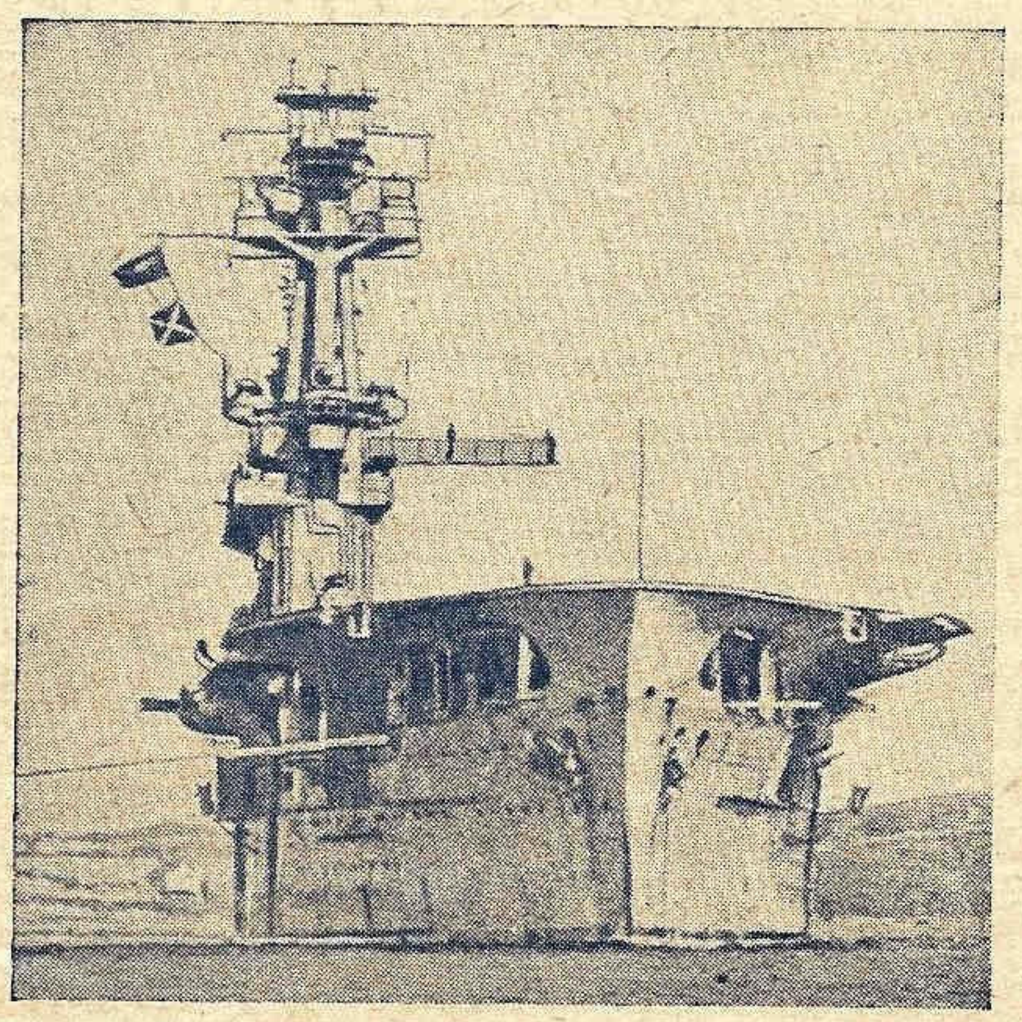
Considerăm atunci întrebuinţarea de formaţii aerotorpiloare contra formaţiilor de nave.

Susţinătorii aerotorpiloarelor să su-şi facă iluzie că se poate aşa de uşor înconjura de către un grup de aeronave o formaţie navală şi atacând-o (lansând torpile) în comun, torpilele ar putea atinge ţinta în majoritatea lor.

A veni în sectorul util de lansare nu e lucru tocmai uşor şi totdeauna posibil, cum afirmă Comandantul Guicciardi. El se bazează evident pe experienţele făcute cu mulţi ani în urmă cu „M 24" şi cu „S 55" unde totdeauna era o singură aeronavă şi o singură navă.

Fără a mai vorbi de escorta de exploratoare şi torpiloare şi de apărarea proprie a navelor, pot asigura, prin practică câştigată, că este destul de greu de dus o formaţie aeriană în poziţie favorabilă de lansare în spre înaintea unei formaţii navale.

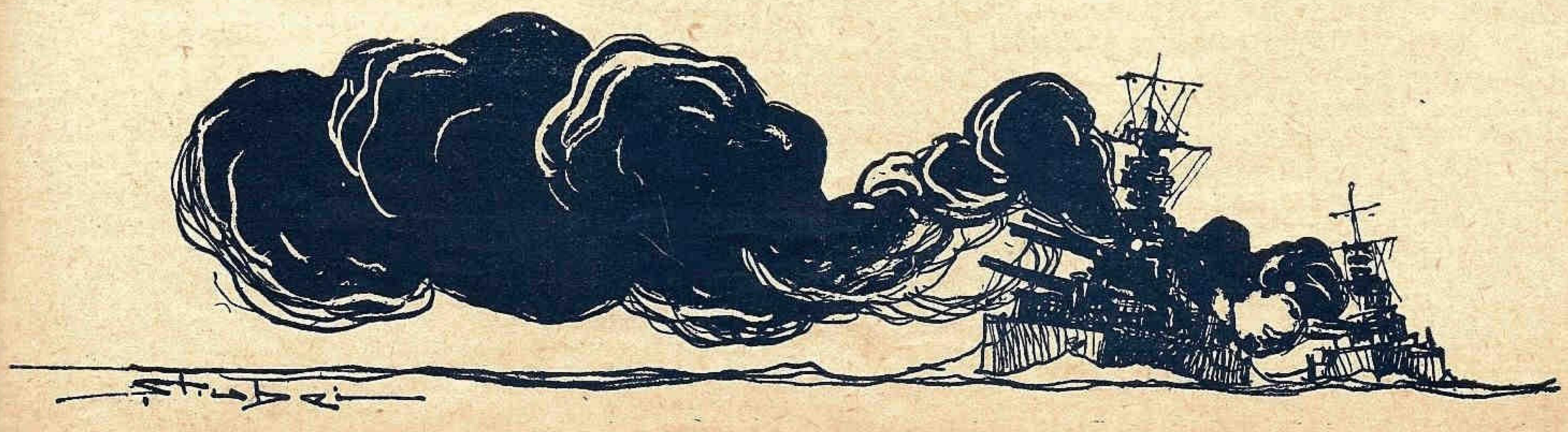
Guicciardi spune că şi aci ca şi la bombardament este o problemă de cinematică. Foarte just, pentru drumul de apropiere, însă



Vasul port avioane „*Eagle*".

în faza cea mai critică, în momentul atacului (lansării), susţin că nu va fi posibil să se obţină simultaneitatea acestei lansări şi a ademenitoarei figuri geometrice a fascicolei torpilelor, care închide ca o minghină formaţia navală.

Prin numeroase experienţe va trebui să se studieze care sistem sau sisteme de atac vor fi cele mai bune şi a se stabili o regulamentare care să facă uşor şi practic antrenamentul pentru această specială întrebuinţare (torpilare). Până în prezent, adevărate şi proprii experimentări în acest sens nu s'au făcut. S'au făcut numai câteva probe de atac aero-torpilor, însă cu scopul numai demonstrativ, cu toate că s'au întrebuinţat deseori unităţi ce de altfel nu s'au ocupat nici odată de o astfel de activitate.



Darea de seamă asupra activităţii Ligii Navale Române pe anul 1934

Activitatea Ligii Navale, precum şi a oricărei alte manifestări în legătură cu scopurile ei s'a putut urmări lună cu lună în revista „Marea Noastră". In această dare de seamă ne vom mărgini numai a rezuma, grupa şi caracteriza ceiace în coloanele revistei s'a publicat în ordine cronologică.

PIERDERI

Vom începe prin a arăta că în cursul anului am avut de înregistrat pierderea câtorva membri devotaţi : Vice Amiralul *V. Scodrea,* unul dintre întemeetorii Ligii şi fost vice-preşedinte de drept, Comandorul *G. Munteanu,* administratorul Ligii ; Comandorul Mecanic *C. Ştefănescu,* Căpitan *Manole* din S. M. R. şi Sublocotenentul de marină *N. Constantinescu.*

Să le fie ţărâna uşoară !

ACTIVITATEA SECŢIILOR.

Trecând la adevărata activitate, din proectele de buget şi din rapoartele primite dela secţii, avem bucuria să vă aducem la cunoştinţă că toate sunt în plin progres, — afară de secţiile din Temişoara şi Ismail, cari de doi ani nu dau nici un semn de viaţă şi pot fi considerate ca neexistente.

Cu toată apatia generală, totuşi entusiasmul câtorva intelectuali şi comandanţi de garnizoane, — fără a mai vorbi de camarazii din Marina Regală şi cei dela căpităniile de porturi, — a reuşit să grupeze în jurul flamurei Ligei Navale pe câţi mai mulţi dintre cei ce iubesc marea şi înţeleg rosturile ei.

Astfel *Brăila* numără 250 membri prezidaţi de d-nul General Ciupercă ; *Constanţa* are 1100 membri prezidaţi de d. Amiral P. Bărbuneanu ; *Galaţi* cu 320 membri sub prezidenţia d-lui D. Sărăţeanu ; *Giurgiu* cu 30 membri prezidaţi de d. Colonel Georgescu ; *Otelec Pustiniş* în frunte cu d. Toma, şeful vămei ; *Sulina* cu 210 membri prezidaţi de d. General Doctor Panaitescu ; *Silistra* cu 160 membri în frunte cu d. General Todicescu ; *Tulcea* cu 70 membri prezidaţi de d. Colonel Pop.

In cursul anului a mai luat fiinţă încă o secţie la *Isaccea* din iniţiativa d-lui Lt. C-dor (R.) G. Coandă şi au reînviat douăăsecţii adormite : *Cetatea Albă,* sub prezidenţia d-lui avocat Azvadurov şi *Turnul Măgurele* cu d. Col. Porumbaru ca preşedinte.

Secţia de propagandă *„Comandor Eugen Botez"* a tineretului munceşte cu toată râvna şi a atras numeroşi membri graţie escursiunilor făcute în Polonia. Totuşi din cauza lipsei de experienţă specific marinară, propaganda printre tineret e încă fără rezultate. Avem convingerea că prin călăuzirea continuă şi efectivă a d. Mihail Negru, tineretul va forma o echipă volantă de propagandă în interiorul ţării.

Această secţiune a mai creiat o filială la Focşani, unde din aceleaşi motive activitatea e foarte redusă. Am apelat la d. General Păltineanu, un inimos camarad şi sperăm că cu sprijinul său oraşul Focşani va da semnalul şi va fi imitat şi de celelalte oraşe din interior.

Nu putem încheia acest capitol fără a aduce cele mai vii mulţumiri d. Comandor Păiş, Inspector General al Porturilor şi tuturor căpitanilor de port cari în oraşele unde nu există secţiuni şi-au luat asupră-le greaua sarcină a propagandei pentru marina naţională, recordul ţinându-l d. Lt. C-dor (R.) *Ioan Andrei,* căpitanul portului Orşova.

FONDURI

Deşi Liga Navală nu este o asociaţie lucrativă, ci una de propagandă, totuşi această propagandă nu se poate face fără o bună directivă şi fără fonduri. Din darea de seamă a d-lor cenzori se poate vedea că fondul centralei, care erea anul trecut 240.000 lei depuşi la Cassa de Depuneri, azi s'a ridicat la 310.000 lei. De asemenea Secţiile au încheiat bilanţurile cu excedente, cari au fost depuse ca fond de rezervă al lor.

Fondurile centralei sunt alimentate din trei izvoare mai puternice :

Chete cu prilejul Patronului Marinei, al căror rezultat brut a fost numai de 107.000 lei, fapt datorit căpătării tardive a aprobării, chetele fiind oprite printr'o decizie a Consiliului de Miniştri. Anul acesta vom face atât ca aprobarea să o căpătăm la timp, cât şi ca propaganda să fie mai intensă.

Subvenţii din partea Ministerului Apărării Naţionale, respectiv Comandamentul Marinei (50.000 lei) şi a Regiei autonome P. C. A. (80.000). E de a noastră datorie e exprima toată recunoştinţa d. General Paul Angelescu Ministrul A. N., d. Amiral I. Bălănescu şi Consiliului de Administraţie al P. C. A.-ului pentru importantele sume prevăzute în bugetele respective.

E drept că din lipsa de acreditive subvenţia Min. Ap. Naţ. nu s'a putut incasa de cât pe sfert, iar cea de anul trecut aşteptăm a ne fi rambursată cu bonuri de impozit, însă aceasta nu din vina celor cari cu atâta bunăvoinţă au ţinut să ne sprijine mişcarea.

Cotele de 20% dela secţii precum şi sumele de rambursat în contul revistei, calendarelor, publicaţiunilor în consignaţie etc. Din acest punct de vedere, pe când mai toate secţiile sunt la curent cu rambursările, altele, prea puţine din fericire, abia au regulat conturile pe anul 1932 deşi sumele erau deja incasate. Aceste întârzieri pe deoparte îngreuiază contabilitatea, pe de alta stânjeneşte propaganda, ameninţând să pericliteze apariţia revistei.

LOCAL, DONAŢIUNI.

Una din grijile de căpetenie ale Ligii a fost aceia de a avea un local prezentabil, accesibil şi încăpător. Prin bunăvoinţa d-lui *Gr. Dumitrescu,* Guvernatorul Băncii Naţionale Române, ni s'a pus la dispoziţie fără nici o chirie un apartament în clădirea din str. Eugen Carada 7, cu două camere mari pentru birouri, o sală de lectură, una pentru secţia tineretului şi atenanse. Tot Banca Naţională ne a oferit în chip graţios cea mai mare parte din mobilier. Pentru aceste binecuvântate motive d.Gr. Dumitrescu a fost proclamat Vice-Preşedinte de onoare al Ligii şi încă odată îi exprimăm mulţumirile noastre pline de recunoştinţă.

De asemenea suntem datori a mulţumi d-lui Amiral *Boerescu Cezar,* care a donat Ligii o bibliotecă de stejar

masiv cu toate cărţile aflate în ea. Comitetul a hotărât ca o placă de bronz să fie aplicată pe frontispiciul acestei biblioteci.

PROPAGANDA

Pentru o cât mai întinsă propagandă, pe lângă revistă arătam în darea de seamă de anul trecut că ar trebui intensificate conferinţele însoţite eventual de filme marinăreşti în toate colţurile ţării. Lipsa de fonduri şi de timp liber a tinerilor ofiţeri au împiedicat punerea în aplicare a acestui plan, chiar în Bucureşti.

Totuşi în cadrul filmului cultural dela Fundaţia Dales secretarul nostru general a ţinut două conferinţe de propagandă la 11 şi 18 Martie cu prilejul rulării filmului „Crucişetorul Emden" şi „Portul Marsilia". Tot d-sa şi cu d. Daraban, preşedintele secţiei tineretului au vorbit la o şezătoare a tineretului în capitală, la care a asistat d. Ministru al Poloniei cu întreg personalul Legaţiei şi consulatului.

Diplome. Tot în serviciul propagandei, pentru a încuraja pe cei ce s'au distins muncind pentru Ligă, s'a acordat fiecăruia câte o diplomă, precum şi celor care au fost premiaţi sau menţionaţi la concursul interşcolar de Ziua Apelor. S'a mai acordat diplome comandanţilor şi vitejelor echipaje de pe pilotinele „I. G. Duca" şi „Amarilis" din Constanţa, pentru eroismul lor cu prilejul naufragiului vaporului Santonio. In total s'au distribuit 145 diplome. Efectul acestor diplome a fost uimitor. Flăcăii dela ţară le-au înrămat şi pus la icoană.

Expoziţia O. N. E. F. La expoziţia ONEF-ului s'a rezervat Ligii gratuit un stand, care a fost amenajat şi cu concursul Ligii Navale Polone. Miniaturile de vase, hărţile, tablourile sinoptice, instrumentele nautice au atras atenţia publicului vizitator, mai ales a tineretului, care pentru prima oară vedea o busolă marină.

Frăţia dintre cele două Ligi, polonă şi română, scotea de asemenea în evidenţă, prin comparaţie, cum e înţeleasă marea chestiune a apei la vecinii noştri dela Nord şi cum e la noi.

Aci trebue să aducem mulţumiri d-lor General Bădulescu şi Colonel Hergot, conducătorii ONEF-ului, precum şi Comandamentului Marinei care ne-a pus la dispoziţie materialul însoţit de un maestru şi doi gradaţi ce au dat în permanenţă vizitatorilor toate explicaţiunile.

PUBLICAŢII.

In urma hotărârei Comitetului Central şi cu aprobarea M. Sale Regelui, atât titlul cât şi coperta revistei de propagandă *„România Maritimă şi Fluvială"* s'a schimbat în cel simbolic de *„Marea Noastră"*, cu o splendidă acuarelă datorită pictorului de marine Căpt. Ştiubei. Vechiul titlu era prea lung şi nu reeşea că revista ar fi organul de propagandă al Ligii.

Conţinutul şi-a menţinut caracterul de propagandă pentru lumea profană, de iniţiere pentru tineret şi de informaţii pentru toată lumea. Tirajul n'a variat, iar ca succes moral e destul a spune că ni s'a cerut chiar din străinătate schimb sau abonamente, iar din ţară suntem solicitaţi de nenumărate biblioteci a le trimite revista... gratuit, cereri care au fost satisfăcute în limita posibilităţilor.

Prin revistă s'a făcut şi un călduros apel printre membri, spre a subscri la împrumutul de înzestrare, din care o parte era rezervat şi pentru sporirea flotei naţionale.

Calendarul a avut ca în toţi anii succesul dorit, trebuind să mai tipărim o ediţie spre a satisface toate cererile. Reuşită deplină deci atât din punct de vedere al propagandei, cât şi al beneficiului. Calendarul a fost ilustrat de cunoscutul pictor *Bordenache Aurel.*

Alte publicaţii Liga nu s'a mai încumetat a tipări, pedeoparte din lipsă de fonduri, pedealta din cauza tristei experienţe din trecut : şi azi avem magazia încărcată cu publicaţii nedesfăcute. Criza s'a abătut şi asupra cititului !

Nu putem trece cu vederea însă alte publicaţii datorite unora din membrii Ligii :

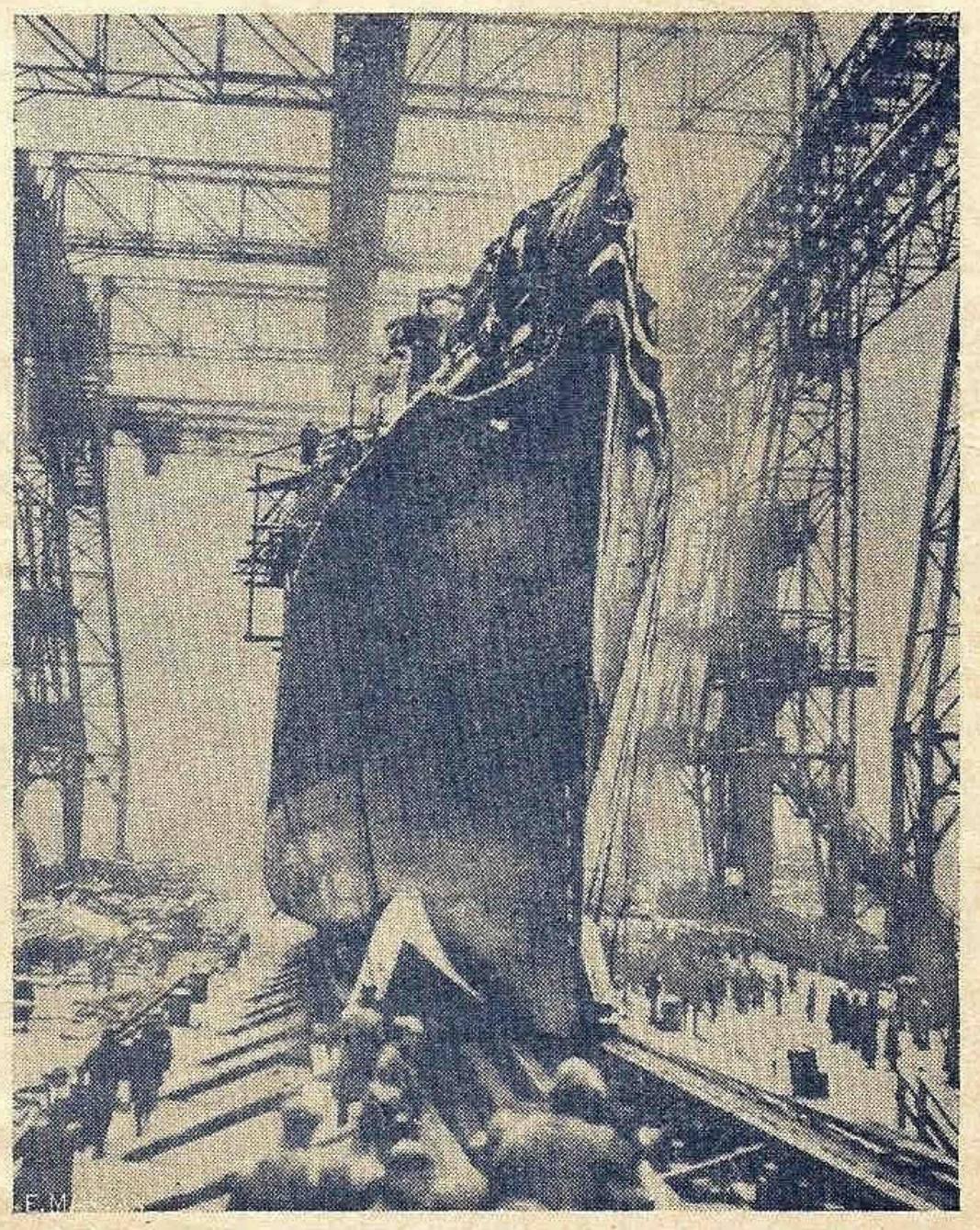
Cartea Apelor de d. Apostol Culea ; *Cartea Marinarului începător* de Locotenent Ed. Ghezzo ; *Curs de Navigaţie* de Căpt. Prossinag ; *Manualul de înnot* de Maestru Spânu.

De asemenea salutăm cu bucurie apariţia a două noui periodice marinăreşti : *„Orizontul"*, al asociaţiei marinarilor cu acelaş nume din Constanţa şi *„Marina"* condusă de d. C-dor (R.) Nedelcu.

ZIUA APELOR.

Ziua Apelor, care după unii ar trebui transformată în „Săptămâna Apelor", a fost sorocită de Ministerul Instrucţiei Publice pentru 24 Iunie, reamintindu-se printr'o circulară tuturor şcolilor de pe lângă ape că în luna Mai să se trateze subiecte în legătură cu apa, iar în ziua serbării să se facă excursii cu întreceri nautice, jocuri, etc.

Aceiaşi circulară încuviinţa creeri de nuclee marinăreşti printre elevi, iar în şcolile de lângă ape introducerea înnotului în programele şcolare.



Lansarea unui distrugător american, pe viscol.

Cu toate că acea zi a căzut în toiul examenelor, totuşi la Constanța, Otelec, Orşova, Sulina, Giurgiu, etc., s'au făcut procesiuni de care alegorice, s'au ținut cuvântări, au avut loc concursuri foarte reușite. Serbarea dela Constanța a fost difuzată prin radio, așa în cât a fost auzită de întreaga țară, lucru pentru care se cuvine toată mulțumirea Societății de Radio-difuziune, — în special d-lui profesor *Mugur,* care a alcătuit și condus desfășurarea programului.

Datorim aceleași mulțumiri cercetașilor, școlilor complimentare tip maritim și Fundațiilor Principele Carol, cari din inițiativa d-lui *Apostol Culea* au organizat întreceri de bărci și înnot în comunele Turtucaia, Gropeni, Nedea, Greaca, Seimeni, Topalu, Scărișoara, Gura Podinei și Turcoaia.

Liga în același timp a propus un concurs sondă printre tineretul școlăresc cu o compoziție având ca subiect „Ce *vă vine în minte când pronunțați cuvântul APA*", un concurs de desenuri acuatice și unul de modelaje.

Au răspuns 90 de concurenți, distingându-se ca număr Liceul de fete *„Domnița Ileana"* din Constanța și Liceul Militar din Târgu Mureș, pentru care numitele școli au primit câte o diplomă. Premianților li s'a acordat, pe lângă diplome, publicații cu caracter marinăresc.

Anul acesta concursul se va publica din Martie, cu premii mai atrăgătoare și subiecte mai concrete, ca de ziua Apelor și în luna examenelor elevii să le poată primi.

PATRONUL MARINEI.

Serbarea patronului Marinei a fost și anul acesta un prilej de manifestare a dragostei întregului popor pentru marină. Rezultatul chetei s'a arătat de ce nu a fost cel așteptat, — totuși n'a fost comună să nu-și fi dat obolul. Pentru acesta datori suntem a mulțumi Prea Sfintei Patriarhii, Ministerelor de Instrucție, de Interne, al Apărării Naționale pentru circulările date, Ministerului Sănătății pentru aprobarea excepțională de a cheta, tuturor comandanților de garnizoane, prefecturilor, pretoratelor și primăriilor pentru inimosul concurs dat.

Dar neuitată va fi această zi prin plinele de nădejdi cuvinte rostite la Constanța de d. Comandant al Marinei, de d-l Președinte al Consiliului de Miniștri, și mai ales acelea ale Augustului nostru **Suveran** *și Președinte care a spus răspicat că* **„Marina nu este un lux, ci o necesitate"**. *Când toată lumea va fi convinsă de acest adevăr, Liga Navală și-a înplinit menirea.*

RELAȚIILE CU POLONIA.

Relațiunile amicale între țara noastră și vecina dela Nord s'a manifestat și printr'o strânsă legătură între ligile navale respective, începute încă de anul trecut.

In cursul anului 1934 prima manifestare a fost un congres al tineretului din cele două ligi, urmat de o excursie la Gdinya, Dantzig și Cracovia.

Congresul a fost prezidat de d-l *General Dreszer,* președintele Ligei Morska. La el a luat parte 81 membri ai L. N. R., primiți cu cunoscuta ospitalitate polonează și cu avantaje materiale uimitoare: o escursie de 8 zile n'a costat decât 2400 lei de persoană.

Detaliile s'au publicat în No. 5 al revistei. In concluzie s'a hotărît o cât mai vie propagandă prin schimb de articole între revistele „Morze" și „Marea Noastră", participări reciproce la meetingurile nautice și schimb de tineret în taberile maritime.

A urmat apoi invitația Ligei Morska ca o delegație de 10 persoane, dintre cari 2 cu întreținerea gratuită dela intrarea în Polonia și până la eșire, iar ceilalți 8 în schimbul a 2.000 lei, să asiste la Serbarea Mării (29 Iunie). Delegația a fost condusă de d. Amiral (R.) Gavrilescu și a fost obiectul unei deosebite atențiuni.

Din raportul primit reies două lucruri cu adevărat impresionante:

1) Intr'o singură zi, — Ziua Mării, — s'a adunat din chete suma de 140.000 milioane lei.

2) In fața președintelui Ligii Morska au defilat la Gdinya armata, delegații din partea întregei Polonii, tineretul școlar, cercetașii, asociații sportive, etc. De aci se vede prestigiul Ligii Morska, care din fondurile adunate a donat anul trecut marinei militare 10.000.000 iar în 1934, 75.000.000 lei.

Relațiile cu Liga Morska au continuat apoi, conform celor stabilite la congres, prin trimiteri de grupe de membri ai L. N. R. în taberele poloneze: *Stari Sacz,* la cursul de informații; *Jastarnia,* la tabăra de instructori; la *Traki,* pe țărmurile lacului Galwa, la cursurile de navigație cu vele; la cursul de instructori pentru pregătirea premaritimă dela *Spala;* la *Hell* și o escursie în Suedia.

De aci reiese pe lângă curtoazia Ligii Morska, și cât de bine este organizată această ligă, grație fondurilor ce le posedă și concursului dat de guvern.

E locul a aduce cele mai vii mulțumiri d-lui Ministru al Poloniei pentru sprijinul dat spre a înlesni acest schimb și d. *Paprocki,* delegatul asociației *Liga* a tineretului, pentru munca depusă ca organizator. Iar noi datori suntem ca anul acesta să răspundem prin a invita o delegație a Ligii Morska la Constanța, cu prilejul serbării Patronului Marinei.

CERCETĂȘIA ȘI PREGĂTIREA PREMILITARA

Cercetășia marinărească lucrează cu aceiași ardoare tinerească ca și în trecut. La cursurile de comandanți de la Breaza au luat parte ca elevi comandanți de echipaje, iar secretarul nostru general, care e și inspector general al cercetașilor marinari, a predat cursuri.

Cum însă prelegeri marinărești practice nu se pot ține la munte, ar trebui urmat exemplul polonezilor, care au tabere de instrucție la Gdinya și pe țărmul a încă cinci mari lacuri. D-l Amiral Bălănescu a fost delegat să intre

în tratative cu Municipiul Constanţa pentru a se acorda Ligei Navale un teren pe malul lacului Siut-Giol pentru a servi ca tabără de instrucţie atât pentru cercetaşi, cât şi pentru pregătirea premarinară. Sperăm că va reuşi, dat fiind că s'a hotărât ca asemenea terenuri să nu se dea decât asociaţiilor cu caracter sportiv sau educativ.

Asociaţia de pregătire premaritimă polonă a şi intervenit ca să ne dea tot concursul, — material şi instructori, ca să ajute pe cei 6 ofiţeri din Marina Regală Română, care au urmat cursurile din Polonia.

Un asemenea centru de instrucţie s'ar putea înfiinţa şi la Băneasa, pe insula folosită provizoriu şi care s'ar putea amenaja cu caracter permanent, profitându-se de pregătirile pentru luna Bucureştilor.

O întinsă şi reuşită propagandă maritimă s'a făcut cu ocazia jamboreiei cercetaşilor, care a avut loc la Mamaia. Tineri din toate colţurile ţării au gustat viaţa de mare, fără nici un accident, deşi numărul cercetaşilor a fost de 5.000. Echipajele cercetaşilor marinari au luat parte la concursuri speciale, iar premiaţilor Liga Navală le-a acordat diplome. E de menţionat că unele echipaje au venit la Constanţa cu imbarcaţiuni proprii, iar secţia L. N. R. din Constanţa şi Comandamentul Marinei a dat un nepreţuit concurs, atât pentru evitarea accidentelor, cât şi pentru ca luna petrecută la mare să rămâe neştearsă în amintirea tineretului adunat din toate colţurile ţării.

ASOCIAŢIUNI NAUTICE.

In ţară sunt câteva asociaţii nautice a căror activitate e în strânsă legătură cu scopurile Ligei Navale şi cu ale căror organizări suntem în contact. Astfel :

Yacht Club Regal Român din Constanţa, care în cursul anului expirat şi-a modificat radical statutele, în sensul ca membrii săi să fie în acelaşi timp şi proprietari de yachturi.

Clubul e prezidat de Augustul nostru Preşedinte, ajutat de d-l Inginer *Caranfil,* membru în consiliul de direcţie şi preşedintele Yacht Clubului Bucureşti. Posedă câteva yachturi şi un hangar donat de Liga Navală, secţia Constanţa.

Pe lângă activitatea marinărească foarte activă în timpul verii, Y. C. R. a dăruit câte o tabachere comandanţilor pilotinelor *„I. G. Duca"* şi *„Amarilis"* pentru devotamentul dovedit cu prilejul naufragiului tancului *San Antonio.*

Yacht Club Balcic înfiinţat la Balcic de un excelent marinar, d. *Căpitan Voinescu,* cu sprijinul d-lui Căpăţână, directorul fabricei de ciocolată „Regina Maria" şi a băncii Chrisoveloni, care i-a dat adăpost.

Clubul are trei cutere şi se se speră ca la anul iniţiativa să găsească imitatori.

Dor de Ducă. o asociaţie de bărcuţe cari deocamdată navigă pe lacul Băneasa.

Clubul Nautic Giurgiu condus de d-l Daia, club cercetat de mulţi bucureşteni.

Deşi mai sunt şi alte asociaţii, mai ales în Transilvania, totuşi până acum între ele şi Ligă nu există nici un fel de relaţiuni, cu toate repetatele noastre încercări.

INSULA ŞERPILOR.

Această unică insulă românească şi cei ce o păzesc au fost în cursul anului obiectul de atenţie a celor ce urmăresc sforţările Ligii.

1. La 23 Aug. în urma propunerii d-lui *Bucuţă,* s'a ridicat un catarg nou şi solid, construit de Marina Regală cu ajutorul Ministerului de Externe, care în urma apelului nostru, susţinut de d-l Ministru *Conţescu,* a donat 10.000 lei în acest scop.

Înălţarea catargului şi ridicarea pavilionului naţional la el s'a făcut cu o impresionantă solemnitate în prezenţa autorităţilor Marinei Regale şi a elevilor Şcoalei Navale.

2. La apelul lansat de Comandamentul Marinei pentru adunarea de cărţi şi formarea unei biblioteci pe insulă, apel trâmbiţat şi de Liga Navală, s'a răspuns din unghiurile ţării dela persoane cu înalte situaţii până la elevii de şcoală, adunându-se aproape două mii de volume.

3. Iar când Liga Navală şi Societatea Salvamar din iniţiativa revistei „Marina" au lansat un nou apel pentru cumpărarea unui aparat de radio pentru pichetul de marinari şi paznicii farului, în mai puţin de două luni s'au adunat peste 20.000 lei. Se cuvine a aduce toate mulţumirile d-lui Ministru *Conţescu,* după a cărui propunere C. E. D. a subscris 10.000 lei. Postul va lua fiinţă foarte curând şi se speră ca cu concursul Ministerului Apărării Naţionale şi a Regiei P. C. A. să se instaleze chiar unul de emisiune, care să stabilească legătura permanentă cu restul ţării.

Vice Preşedinte,
(ss) Amiral I. Coandă

Secretar General,
(ss) Comandor A. Negulescu

CONVOCARE

Conform art. 20 din statutele Ligei Navale Române, se convoacă Adunarea Generală ordinară pe ziua de Duminică 31 Martie 1935, ora 10 dim. la Cercul Militar din Bucureşti.

Adunarea va delibera şi hotărâ asupra următoarelor chestiuni la ordinea de zi :

1. **Darea de seamă a activităţii pe 1934.**
2. **Aprobarea raportului cenzorilor şi descărcarea de gestiune pe anul 1934.**
3. **Cooptări de membri în Comit. Central.**
4. **Ratificarea membrilor de onoare.**
5. **Stabilirea cotizaţiei anuale (art. 60).**
6. **Stabillrea cotei Secţiilor (art. 52).**
7. **Numirea cenzorilor şi supleanţilor.**

Vice preşedinte al L. N. R.
Amiral I. COANDĂ

Secretar General
Comandor NEGULESCU

UN CĂPITAN DE 14 ANI

Amintiri

unt 27 de ani de atunci.

In portul Constanța, există o stațiune de salvare a Marinei Militare și Căpităniei portului Constanța, compusă dintr'o barcă de fer ondulată tip Hamburg cu 12 rame, chesoane cu aer, fund dublu străbătut de 8 supape pentru scurgerea apii îmbarcată din valuri, două catarge, trei vele (floc, trincă și vela mare).

Barca era ridicată și adăpostită în port într'o magazie ce se sprijinea pe două mici cheuri și unde era ridicată de două palancuri diferențiale.

După ce barca era ridicată, un pod ce glisa pe două șini, așezate pe cele două cheuri, intra sub barcă și barca rămânea în repauz.

Echipajul era compus din 20 marinari din Marina Militară după cum urmează :

un serg. maj.

doi caporali.

doisprezece soldați.

Programul și serviciul zilnic se executa sub supravegherea Căpitanului de port.

La această stațiune am fost detașat în 1905 până în 1907, debarcat de pe Bricul Mircea și îmbarcat din nou ca șef de echipaj.

Din intervalul de doi ani cât am stat în stațiunea de salvare între multe amintiri desprind una scumpă ori cărui marinar :

Intr'o zi din luna August după ce făcusem exercițiu în mare cu barca, dimineața, eram în repauz cu tot echipajul.

La ora 4 p. m. soldatul de planton mă anunță grăbit că un domn elev din școala militară mă cheamă la ordine și tot odată mă întreabă dacă tot echipajul este complect pentru a eși în mare cu barca de salvare.

Am înțeles imediat cine este și am comandat armarea bărcei.

Am raportat că barca este gata și poate eși în mare în 15 minute ; apoi am plecat împreună la remiza bărcei.

Urmară comenzile :

„Afară podul, fila palancurile".

Scripetele zbârnâie, în trei minute barca este la apă între cheuri și cângile împing barca afară.

„Drepți, armați, înainte".

Marinarii care erau aleși pe sprinceană din toată Divizia de Mare, ca plutași și pescari, se întreceau care să îndoaie ramele mai mult.

In câteva minute am ajuns între faruri.

Marea era montată cu un vânt de E, iar geamandura hăuea de se făcea părul măciucă.

La un moment dat rolurile în barca de salvare se schimbă imediat.

„Dă cârma la mine și dumneata, cu echipajul, execută".

Căpitanul cel nou luă comanda.

„Sus catargele".

„Sus velele".

„Atențiune la școte".

Tot echipajul am fost surprinși. de priceperea, istețimea și curajul Căpitanului nostru, care cred că nu avea mai mult de 13—14 ani, însă vigoarea era ca la 18 ani.

Velele prindeau vânt bun.

Barca aplecată pe o coastă sărea peste valurile spumoase, care se răsfrângeau când și când în barcă, însă eșau imediat prin cele 8 supape de fund.

Din când în când se auzea comanda Căpitanului.

„Gata a face volta în vânt".

„Fila școta flocului",

„Vela mare la mijloc".

Nici nu se putea face niște volte mai precise.

Totul mergea în ordine.

După plecare, cerul deveni plumburiu și o ploae începu să ne zorească a intra în port.

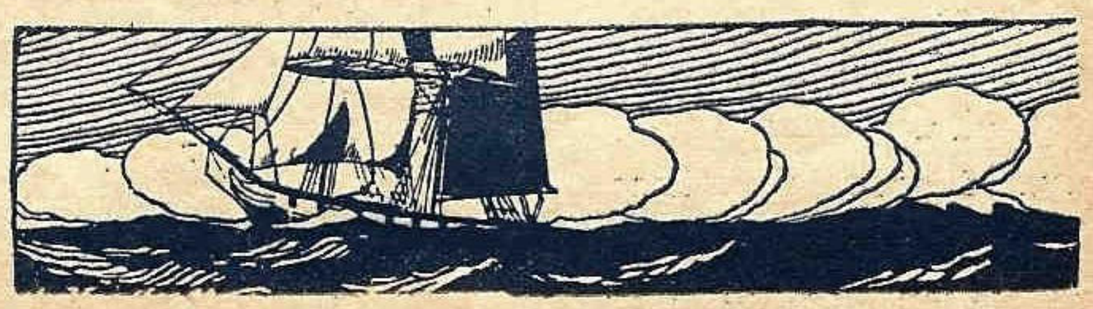
In grabă, la plecare, nu am luat hainele de ploae, dar scotocind prin chesonul bărcei am găsit o haină reformată fără o mânică și fără nasturi.

De drept, cel mai expus era Căpitanul nostru, care ne conducea barca și care a îmbrăcat haina.

In locul nasturilor, o încingătoare de parâmă a complectat ținuta.

Astfel, tot manevrând volte în vânt am intrat în port și am acostat cu velele la pasagerul S.M.R. Regele Carol unde locuia Inalta Familie a Comandantului nostru care de atunci a avansat : astăzi conduce *Barca de Salvare* „ROMÂNIA MARE" *cu 18 milioane echipaj.*

Maestrul militar principal
CONSTANTINESCU ACHILLE



HENRIK IBSEN

TERJE VIGEN

(Traducere de MIHAIL NEGRU)

Un om ciudat, şi destul de vrâstnic
Locuia într'o insulă îndepărtată şi pustie.
Nimănui el nu făcea niciun rău,
Nici când şedea la uscat şi nici când pornea pe ape.
Şi cu toate acestea, ochiul îi licărea uneori sălbatec.
Mai ales când mugea furtuna...
Ai fi zis atunci că-i nebun,
Şi puţini erau cei cari fără să se teamă
Cutezau să se apropie de Terje Vigen.

Eu l-am văzut, însă mai târziu, şi numai odată :
Era în port, în barca-i încărcată de peşte.
Cu părul alb, el cânta vesel.
Mai voios decât un marinar tânăr,
Aruncând cuvinte glumeţe fetelor
Şi râzând cu copiii mici.
Apoi sărind pe neaşteptate în barcă,
Işi desfăcu pânzele, şi, ca un vultur bătrân,
Se-avântă către insula lui cea plină de soare.

Şi-acum, vă voi povesti tot ceeace mi s'a spus,
Tot ceeace am aflat despre Terje.
Şi dacă povestirea mea va părea uneori ciudată,
Aceasta nu'nseamnă că lucrul n'a fost astfel.
Căci eu, dacă nu-l ştiu chiar de la el,
L-am aflat din gura celor ce i-au trăit în preajmă,
Dela cei cari-i şezură aproape în clipele lui din urmă,
Dela cei cari-i închiseră ochii pentru somnul păcii,
Atunci când el muri la vârsta de şaizeci de ani.

Tânăr fiind, el fuse un soi de „vântură-lume",
Şi de timpuriu părăsi tată şi mamă.
Cârmaci pe vapoare, el făcu lungi drumuri.
Intr'o zi fugi la Amsterdam ;
Il cuprinse'n cele din urmă dorul şi se'napoie în Norvegia.
Pe corabia „Reuniunea", al cărei căpitan se numea Pram.

Nimeni însă nu-l recunoscu, în ţinut la el,
Pe tânărul care plecase ca marinar-ajutor,
Şi care acum era voinic, foarte frumos.
Şi mai ales îmbrăcat cu haine ca la oraş.
De altfel, tatăl şi mama-i muriseră,
Şi duse erau şi celelalte neamuri ce-avea.
O zi, sau poate două zile, şezu omul trist...
Apoi, alungând la o parte mâhnirea,
Nu mai voi să mai simtă sub picior pământul cel tare,
Şi voi ca de-acum înainte viaţa să-şi ducă numai pe marea cea mişcătoare.
Cu toate acestea, la un an în urmă, Terje se'nsură.
Şi atât de pe neaşteptate făcu un asemenea lucru,
Că numai decât lui Terje-i păru rău de-această legătură
Care-l silea ca acum să stea mereu locului.
Cu greu şezu 'n casă omul o iarnă întreagă,
O iarnă veselă şi plină de voioşie.
Ca soarele străluceau ferestrele,
Şi'napoia acestor ferestre, — perdeluţe şi flori
Se vedeau în coliba văpsită cu roşu.
Insă când se topi ghiaţa'n fiorduri,
Terje se angajă iar, la bordul unui brick.
Toamna sosi ; şi când gâsca sălbatecă emigră spre Miază-zi,
Terje o'ntâlni în cale; atunci el işi simţi inima mâhnită:
Tânăr şi voinic, el venea din satele pline de soare ;
Trebuia să zică amicilor rămas-bun, caşi veseliei şi soarelui,
Şi spectrul unei ierni triste se ridică'naintea lui.

Brickul e ancorat, şi marinarii, liberi, voioşi se'ndreaptă la chef...
Terje le-aruncă înc'o privire de pismă,
Şi iată-l, a ajuns în pragul colibei sale...
Priveşte încet printre perdelele ferestrei,
Şi-o vede pe soţia sa cum, liniştită, toarce din fuiorul de in,
In timp ce, dintr'un leagăn, — gingaşe floare cu obrajii rumeni,
Râde-o fetiţă nespus de frumoasă...

Spun oamenii că, din această clipă, din această zi,
Sufletul lui Terje se făcu pentru totdeauna serios...
Munci din greu, şi totuşi niciodată nu se socoti atât de obosit
Incât să nu-şi legene fetiţa până ce-o vedea adormită...

Când Duminica seara, muzica se-auzea
Răsunând pentru joc, la hanul vecin,
Terje, acasă la el, cânta cele mai dulci cântece ale lui
In timp ce, şezându-i pe genuchi, micuţa Ana
Il trăgea de părul lui cel negru.

Se apropia însă anul cel groaznic, anul o mie opt sute nouă...
Până'n ziua de azi se mai vorbeşte încă de spăimântătoarea mizerie
Pe care, cu atâta greu, o îndură atunci poporul!
Crucişetoarele blocau porturile
Şi pământul se făcu zgârcit în răstimpul crudului an..
Sărmanii suferiră de foame, şi înşişi bogaţii fuseseră ne'ndestulaţi.
La nimic nu-ţi folosea să ai braţe vânjoase...
Boala şi moartea sălăşluiau la fiece uşă!

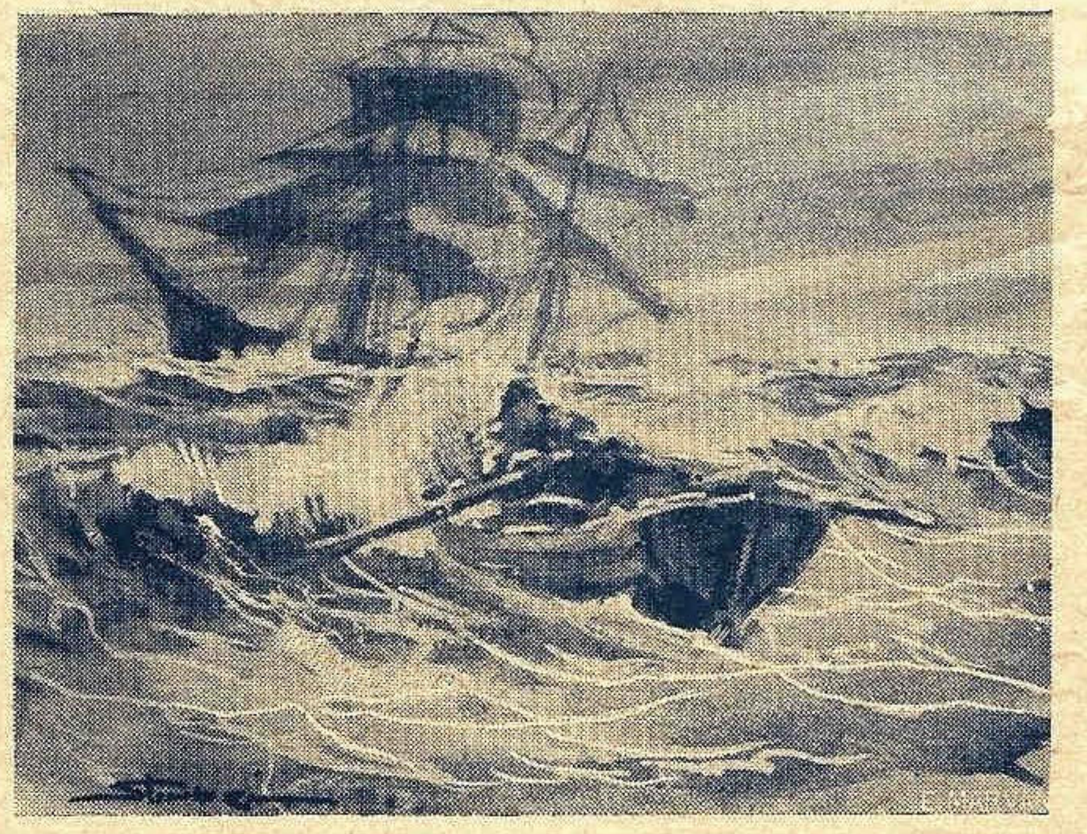
O zi, sau poate două zile şezu Terje trist,
Apoi alungă la o parte mâhnirea...
Işi aduse el aminte că avea o veche şi credincioasă prietenă,
Intinsa mare mişcătoare...
Şi până'n ziua de azi, în Apus,
Se povesteşte cât a fost el de brav...

Când vântul se mai potoli, — pentru soţia şi copila sa.
Terje străbătu marea, mânând cu lopata o simplă luntre.
Căută cel mai mic vas care se putea găsi,
Spre a se duce la Skagen, în Yutlanda
In colibă lăsă şi catarguri şi pânzele,
Astfel fiind el mai sigur de sine.

Luntrea lui nu se temea de valuri,
Şi dacă bancurile de nisip trebuiau ocolite,
Era şi mai multă nevoe să se ferească de Englezul
Cel cu ochiu de şoim, care veghia din ascunzişul lui.

Aşa dar, crezător în steaua-i cea bună, porni,
Şi din răsputeri şi cu bărbăţie vâsli.
Şi-ajunse sănătos şi teafăr la Fladstrand,
Căutând lucrul trebuincios şi-atât jinduit;
Dumnezeu ştie că era puţin grea această încărcătură:
Numai trei butoaie de grâu. —
Insă Terje venea dintr'o ţară săracă, şi aducea acum cu el scăparea,
Luptând pentru viaţa femeei sale şi a copilului său!...

Trei zile şi trei nopţi vâsli curagiosul bărbat,
Iar în cea de a patra dimineaţă, când soarele se'nălţa,
El putea vedea pământul zărindu-se prin ceaţă...
Nu!... Nu erau nouri ceeace vedea el,
Ci erau chiar munţii, cu creştetele lor...



Un vas se desprinse de ţărm şi străbătea cu bine marea tumultoasă.

Pe deasupra tuturor, se zărea foarte limpede
Podişul Imenaes, larg şi albăstriu...
Minunat!... Ştia foarte bine unde se găseşte...
Era aproape chiar de casa lui... Ii mai trebuia numai o clipă...
Da, da, va avea puterea trebuincioasă!...
Inima beată de bucurie îi e gata să se'nalţe către Dumnezeu...
Când, iată, chiar în acea clipă, rugăciunea îi înghiaţă pe buze...
Inaintea lui, — nu se înşeală, —
Prin ceaţa care'n acest minut se risipeşte,
Apare-o corvetă engleză ce lunecă încet —
Incet către sundul Hesnoës...

Barca lui a fost văzută... Se-aude răsunând un foc,
Şi cel mai apropiat loc de trecere îi e 'nchis...
Cu toate-acestea, vântul dimineţii îi e prielnic,
Şi Terje se'ndreaptă hotărât spre Apus...
Atunci dinspre corvetă porneşte pe mare o barcă;
De pe acum, bietul Terje aude cântecul marinarilor,
El însă, cu picioarele 'nţepenite în fundul bărcii,
Vâsleşte din greu, şi marea spumează clocotind,
In vreme ce din mâinile sale-amorţite îi ţâşneşte sângele..

Grosnilgen! Astfel se chiamă bancurile de nisip
Cari se află la Răsărit de sundul Homborg.
Marea e neîndurată în acest loc, când vântul bate spre ţărm,
Şi, la două picioare adâncime, îi dai de fund.
Spuma e acolo albă şi gălbuie, rând pe rând,
Chiar în zilele cele mai liniştite.
Dar dacă marea e'n adevăr rea,
Inapoia acestor bancuri de nisip ea se-arată calmă.
Iar valurile-i sunt mai puţin mari şi grele.
Către acest punct, luntrea lui Terje
Luneca repede ca o săgeată.
Numai decât însă, în brazda pe care-o tăia, în urmă-i venea
Luntrea corvetei, având în ea cincisprezece oameni.

Atunci, prin vuietul mării ce se sfărma de stânci
Terje strigă către Dumnezeu aceste cuvinte de durere:
„Dincolo, peste aceste nisipuri,
In căsuţă mi-a rămas femeea,
Care, împreună cu fetiţa mea aşteaptă pâine!".

Desigur, cei cincisprezece marinari îi vorbiră mai energic lui Dumnezeu,
Căci se'ntâmplă şi de astă dată ca la Syngor.
Soarta cea bună e de partea englezului
Când săvârşeşte isprăvi de tâlhar în fiordurile noastre! [1])
Terje-atingea nisipul, când fu ajuns,
Şi luntrea corvetei îl atingea şi ea...

Atunci, dinainte, ofiţerul strigă: „Opreşte!"
Şi cu lopata lui ridicată spintecând aerul,
Lovi în fundul vasului lui Terje...
Scândurile se desfăcură...
Apa năvăli cu valuri grăbite...
La adâncime de două picioare se cufundă grâul cel cu atâta amar dobândit!...

Energia lui Terje nu scăzu, totuşi.
El îmbrânci cu putere pe marinarii înarmaţi,
Şi se aruncă unde apa era mai adâncă.
Se dădu la fund, înotă, şi iar se-afundă,
Dar luntrea englezească se despotmolise şi ea,
Şi'n tot locul unde se ivea Terje,
Răsunau pocniturile puştilor şi străluceau săbiile...

Il smulseră pe Terje din mare şi-l duseră la bordul corvetei,
Care, printr'o salvă, sărbători fericita captură...
La pupa vasului şedea comandantul,
Un tinerel înalt şi'ngâmfat.
Prinderea acestui vas era prima izbândă-a acestui tânăr nobil,
Şi deaceea se arăta el aşa de plin de mândrie...
Insă Terje, care vedea acum că totu-i pierdut,
Se ruga, şi plângea, sărmanul om voinic!
Ingenuchiând pe puntea corvetei îşi imploră stăpânii.

---

[1]) Să nu se uite care era situaţia politică a Europei, în momentul când Ibsen scria, şi cât de profundă era, în acea epocă, ostilitatea dintre Norvegia şi vecina sa Marea Britanie.

Lacrimile sale le oferea râsetelor englezilor.
Precum cu rugăciuni răspundea dispreţului englez...

Vântul sufla dinspre Răsărit... In curând, către larg,
Fiii Albionului se'ndreptară victorioşi..
Atunci Terje tăcu... Totul era acum de ne'nlăturat!...
Păstra-şi-va de-acum, pentru sine durerea...
Cei ce-l ţineau prins simţeau acuma
Că un gol se făcuse, că ceva pierise
De pe larga frunte-a prizonierului lor...

Ani lungi rămase Terje acolo,
Cinci ani, pe pontoane, — povesteşte lumea, —
Şi mereu tot visând la căsuţa lui,
Capul i se plecă, iar părul încărunţi...
Taina lui în inimă şi-o purtă, fără a o spune vreodată,
Şi-i fuse ea singurul bun şi unica-i comoară...

Anul o mie opt sute paisprezece aduse binecuvântata pace.
Norvegienii prizonieri, şi Terje odată cu ei, fură trimişi în patrie :
O fregată suedeză fu aceea cari-i aduse.

Când Terje atinse pământul ţării sale,
El avea'n buzunar un brevet de pilot.
Puţini fură cei ce-l recunoscură pe omul ce-acum sta să albească
Şi pe care odinioară-l văzuseră ca tânăr marinar...
In casa lui azi un străin era stăpân...
Iar ce-i ajunseseră nevasta şi fetiţa
Află Terje de la noul proprietar :
„Cum bărbatul îi părăsise şi'n ajutor nimeni nu le venea,
Femeea şi copila căpătară, în cele din urmă, dela comună,
Un singur şi mic mormânt, în pământul săracilor"...

Anii se scurseră... Terje se'ndeletnicea stăruitor
Cu meseria-i de pilot, în cea mai îndepărtată insulă.
Nimănui el nu făcea niciun rău,
Nici când şedea la uscat şi nici când pornea pe ape.
Şi cu toate acestea, ochiul îi licărea uneori sălbatec,
Mai ales când mugea furtuna...
Ai fi zis atunci că-i nebun.
Şi puţini erau cei cari fără să se teamă
Cutezau să s'apropie de Terje Vigen...

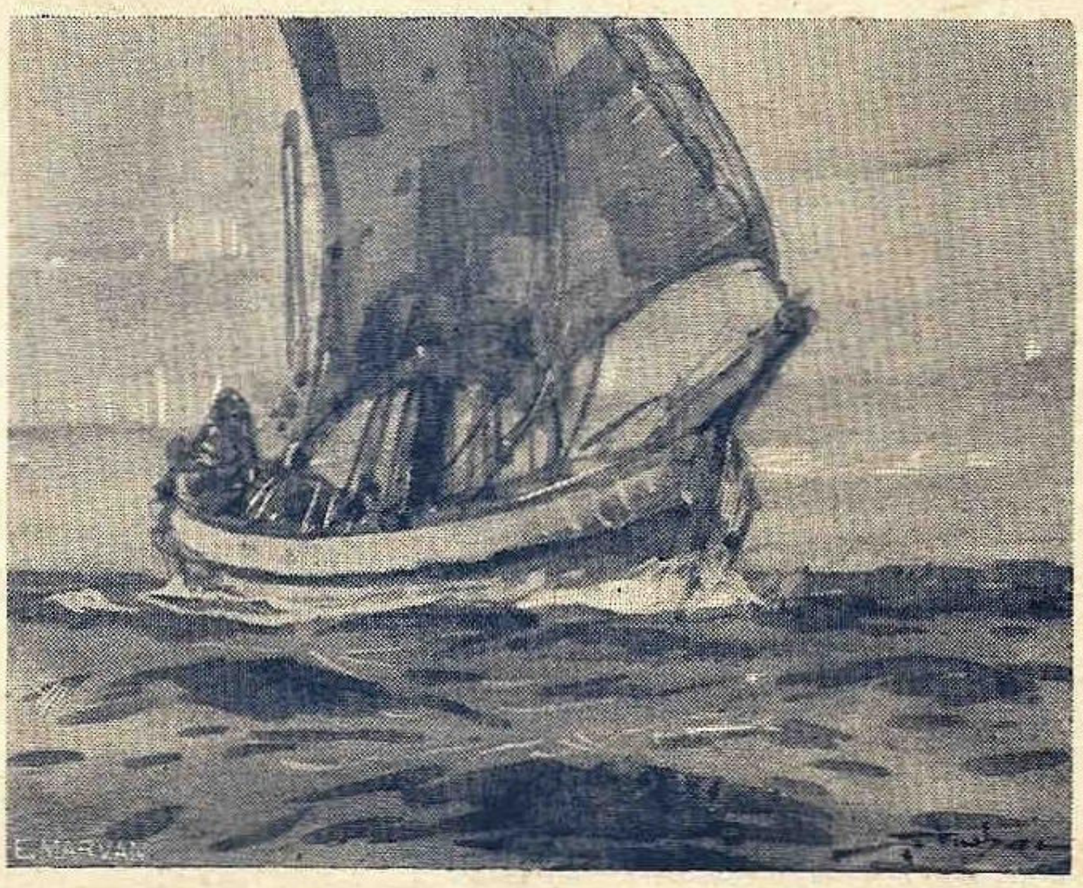
Intr'o seară, când Luna strălucea, când vântul bătea din spre mal,
Toţi piloţii se zbuciumau pe ţărm...
Un yacht englez, cu pânza sfâşiată,
In adevăr, se apropiase de stânci,
Şi, de pe catargul pe care se'nălţase pavilionul roş,
Se dedeau semnale de primejdie...
Iată că deodată un vas se depărtă de la ţărm,
Şi străbătea cu bine marea tumultoasă...
Era Terje care şi sărea voinicește în yachtul englezesc...
Ce sigur părea de el, omul cel încărunţit,

Când, asemenea unui uriaş, prinse cârma în mână!
Vasul îl ascultă numai decât şi se depărtă de pământ.
Mica luntre a pilotului venea în urmă, strâns legată în odgoane.

Lordul, — şi Lady, ţinând în braţe un copil, —
Se-apropiară de Terje, care-şi duse mâna la pălărie :
— „Te voi face atât de bogat precât eşti azi de sărac,
De ne vei scăpa teferi din aceste bancuri de nisip!"
Insă, chiar în clipa aceea, pilotul lăsă cârma din mână.
Se'ngălbeni grozav, şi se văzu pe buzele lui
Ivindu-se un râs care 'nfine se risipi...
Marea, acum, împingea din nou yachtul spre ţărm,
Şi frumoasa navă a Lordului se'nfundă în mijlocul bancului de nisip...

— „Vasul nu mai ascultă ! Coborâţi în luntre,
Milord şi Milady!... Veniţi cu mine !
Yachtul se va sfărâma, sunt încredinţat...
Pământul însă nu-i departe, şi cunosc bine drumul !"...

Cu un foc bizar, Luna colorà luntrea cea zbuciumată,
Care se-apropia de ţărm, cu preţioasa ei sarcină...
La pupa şedea pilotul înalt şi vânjos,
Şi ochiul îi scânteia cu o strălucire sălbatecă...
El mergea către bancurile de nisip de la Goeslingen,
Apoi se'ndreptă către capul sundului Hesnoës...
Dar când ajunse acolo, deodată dădu drumul cârmei,
Ridică lopata, şi, spintecând aerul,
Izbi în fundul vasului,
In care apa năvăli cu o spumă albă...
In spaima şi nestăpânirea acestei clipe,
Mama se făcut palidă de groază ;
Ţinându-şi copila în braţe-o'nălţà tot mai sus.
— „Ana !..." ţipă ea, nebună de durere...



Terje se 'ndeletnicea stăruitor cu meseria de pilot...

La acest nume, tresări omul care 'ncărunţea...
Repede prinse iar cârma în mână, şi pânza,
Şi ca o pasăre, din nou, barca
Spinteca spuma şi valul argintiu,
Ocoli stânca şi se'nfundă într'un banc de nisip.
Inapoia acestui banc, însă, marea era liniştită,
Şi apa dac'ajungea abia pân' la genuchi...
Atunci Lordul strigă :
— Apucaţi-vă de scândura bărcii !...

Ah! ne-afundăm !... Suntem pierduţi !"

Pilotul însă zâmbi liniştit şi le spuse:
— Fiţi liniştiţi!
Barca aceasta ce-acuma ne duce
A fost încărcată, odinioară, cu trei butoaie cu grâu!"
O amintire-a trecutului tainic
Străbătu, ca un fulger, gândul Lordului,
Şi numai decât îl recunoscu pe marinarul care, plângând,
Ingenuchiase altă dată pe puntea corvetei...
Terje-i strigă:
— „Tot ce-am avut eu pe lumea aceasta,
In mâna ta fuse, şi trufia ta m'a făcut să-l pierd!
Imi vei plăti tu fapta-asta, acum, numai decât!"
Atunci, nobilul şi mândrul senior englez,
La rându-i, căzu în genuchi la picioarele pilotului norvegian...

Sprijinit pe lopată, Terje, şedea drept,
Aşa cum şezuse în zilele tinereţii sale.
Ochiul îi scânteia de mânie
Iar vântul suflând îi răsfira părul...
— „Pe când tu, liniştit, navigai în corveta ta mare,
Sfârşit de oboseală, pentru-ai mei, eu mânam sărmana mea luntre...
Şi cât îţi fuse de lesne s'arunci pâinea familiei mele.
Şi să-ţi râzi de sărmanele-mi lacrimi amare!
Fragedă-i a ta Lady, precum e primăvara,
Şi ca mătasea-s de moi mâinile ei!
Bătute şi aspre erau acelea ale nevestei mele,
Da! Dar erau ale mele!...
De aur e părul copilului tău cu ochii albaştri,
Părând un mic înger al bunului Dumnezeu...
Mult era slabă, vai, şi galbenă, mica-mi copilă
Aşa cum sunt toţi copiiii săracilor...
Dar vezi tu, asta mi-era singurul meu bun pe lume!
Atât era tot ce-aveam eu!
Şi pentru mine era nesfârşită comoară...
Şi cu toate acestea, aşa de puţin ţi se părură ţie!
Ora răzbunării iat-o însă venită!
Vei petrece şi tu o oră,
Tot atât de amară cum fuseseră lungii mei ani de captivitate,
Cari-mi plecară fruntea şi îmi albiră părul,
Şi care făcură s'apună norocul meu!"...
Prinse atunci de-un braţ pe copilă, ridicând-o în aer,
Iar cu celalt cuprinse femeea de mijloc.
— „Inapoi, Milord!... Un pas numai,
Şi femeea şi fata să ştii că-au pierit!..."
Englezul era îngrozit şi şedea 'ncremenit,
Cu inima'n foc, cu privirea sălbătecită de groază...

Fruntea lui Terje era însă, dimpotrivă, senină,
Şi calmă-i era răsuflarea...

Incet, coborî mâna în care-o ţinea pe copilă,
Ii sărută cu căldură nespusă micuţele braţe,
Apoi răsuflă din adânc, de parcă ieşea dintr'o închisoare.
Cu glasul răsunător, spuse-apoi numai atât:
— „Acum, Terje Vigen intrat-a în sine însuşi!...
Ca un torent curgea sângele meu adineauri,
Şi-mi trebuia negreşit răzbunare...
Bolnavă era biata mea inimă.
Şezând greu închisă de atâţi ani de zile...
Ca iarba stâncii care tot tinde spre prăpastii,
Pururi priveam în abisul cel negru al mării...
Sfârşitu-s'a însă acum, şi suntem împăcaţi!
Plătitu-s'a astăzi datornicul tău!
Tu mi-ai luat tot ce-am avut eu mai bun
Dar viaţa redându-ţi acum, liniştea eu mi-o recapăt!
Domnul de Sus îţi va spune de-i rău ce fac eu acum".

In faptul zilei, scăpaseră toţi cu viaţă
Şi însuşi yachtul era legat în port.
Şi cu toate că el nu spuse nimic din tot ce-a fost noaptea,
Terje ajunse de toţi cunoscut în ţinutul întreg.
Dar dureroasele visuri şi crudele-aduceri aminte
Noaptea furtuna le-alungase departe...
Din noaptea aceea, Terje purta, mai sus ca oricine.
Fruntea aceasta pe care umilit o plecase pe puntea corvetei.
Când Lordul şi soţia lui, întovărăşit de mulţi alţii,
Veniră la casa pilotului să-şi ia rămas-bun
Şi să strângă mâna salvatorului lor,
După ce-i mulţumiră, că el îi scăpase,
Terje, retrăind amintirea bancurilor de nisip şi a valurilor.
Mângâie gingaş rochiţa copilei şi spuse:
— „In primejdia-aceea, în ceasul suprem,
Copila aceasta v'a adus mântuirea!"...
Yachtul plecă, însfârşit, din sundul Hesnoës,
Şi la pornire arboră culorile norvegiene.
La Apus de sund se află un banc de nisip acoperit de spume:
Yachtul, ajungând lângă el, salută cu tunul...
O lacrimă caldă, atunci străluci în ochii lui Terje,
Care sta nemişcat lângă stânca lui.
— „Mult am mai suferit, murmură el, dar am fost răsplătit...
Poate că astfel a fost scris să fie...
Inainte de toate, o Doamne, Stăpânul meu, îţi mulţumesc!"

L-am văzut şi eu, dar mai târziu şi numai odată.
Era în port, în barca lui, încărcată cu peşte...
Cu părul alb, el cânta vesel,
Mai voios decât un marinar tânăr,
Aruncând cuvinte glumeţe fetelor,
Şi râzând cu copiii mici.
Sărind însă, deodată, în barca-i, el salută,
Şi-apoi desfăcând pânzele, ca un vultur bătrân.
Se-avântă către insula lui cea plină de soare...

La biserica din Tjore am sta îndelung şi-am privit un mormânt
Bătut toată vremea de vântul de Nord.
Tare sărac mormânt era, şi de toţi părăsit.
Pe partea cea neagră a crucii puteai deslusi
Un nume strălucitor scris acolo cu alb.
Numele acesta era al lui Terje Vigen, şi sub el era anul morţii.

Sub bătaia soarelui şi-a vântului rece,
Iarba mormântului său era deasă şi aspră
Şi creştea amestecată cu câteva flori sălbatece...

(Din volumul „Poeziile complete ale
Henrik Ibsen"
traduse de Mihail Negru)

Odiseea vaporului Bucureşti[3)]

Rezumatul celor povestite în No. 13/34 şi 1/35 :

Vaporul S. M. R. „Bucureşti", plecat din Bristol pentru Rotterdam, a fost prins de un ciclon care l'a împins spre coastă. Comandantul a ancorat cu amândouă ancorele şi cu toate că maşinile lucrau, vântul împingea treptat vasul spre malul stâncos, sub ochii a mii de privitori neputincioşi.

După patruzeci şi opt ceasuri de groază Comandantul hotărăşte să arunce voluntar vasul pe uscat, pentru a putea salva echipajul. Convoacă mai întâi un consiliu de bord, căruia îi comunică hotărârea sa :

Ultimile măsuri

Vă previn însă că manevra este şi delicată şi foarte dificilă, pe cât este şi de riscantă. Ca s'o încerc şi să izbândesc, îmi trebue câteva secunde de acalmie, în care timp să îndrept vaporul cu pupa drept în mijlocul defileului, să pun maşina cu toată viteza înapoi, şi să mă reped cu pupa în coridorul de stânci părăsind complect lanţurile şi ancorele la cari trebue să renunţăm definitiv.

Or, vedeţi bine, acalmiile sunt foarte rare şi de foarte scurtă durată. De reuşesc, eşuarea o cred mai lentă şi ne rămân şanse de salvare, poate, şi pentru vapor. Dacă nu, numai Dumnezeu mai poate şti ce va urma...

Se înţelege dela sine că, între timp, dacă situaţia s'ar ameliora, vom pleca imediat. Prin urmare dilema este următoarea : Până diseară, înainte de a înopta, dacă furtuna nu cedează, ce facem ? Eşuăm noi ? Sau aşteptăm să fim aruncaţi la coastă ? Fiindcă chiar dacă lanţurile, — prin imposibil — nu s'ar rupe, relevmentele ne arată într'una că suntem duşi la mal, şi sfârşitul va fi acelaş.

Ş'acum vă las singuri, ca să chibzuiţi. Când veţi fi gata mă veţi anunţa, dar repede... orice minut ne poate fi fatal.

Am aprins o ţigare şi am eşit. Simţeam că mă înăbuşesc. Nu ştiu pentruce, îndoeli otrăvitoare mi se strecuraseră în suflet fără nici o justificare. Ce vor hotărî ofiţerii ?... Vor rămâne ei d'acord cu mine, ca până acum ?... Dar echipajul ? Când va afla — căci trebue să-i-se comunice — că pericolul a devenit eminent şi categoric... va rămâne el tot aşa de credincios, supus, hotărât şi brav?... Or, mentalitatea lui se va schimba şi transforma subit în confuziune, frică, poate şi rebeliune, — cum s'au văzut atâtea cazuri în diferite sinistre maritime ?... Sub imperiul acestor dureroase îndoeli îmi pipăiam revolverul în buzunar...

Mult mai repede decât m'aşteptam am fost chemat de ofiţeri.

— Domnule Comandant, a cuvântat secundul impresionat şi emoţionat, dar hotărât, — noi toţi am decis să executăm întocmai poruncile d-voastră. Ar fi de dorit, însă — şi noi vă rugăm — să mai încercaţi să ne menţinem aşa până sub seară. Poate că până atunci vântul va slăbi, în care caz vom pleca, cu sau fără ancore, cum veţi chibzui. In caz contrariu, noi credem că este mai bine să eşuaţi înainte de a înnsera, deoarece — chiar de n'ar izbuti manevra — noi avem convingerea că mai rău nu o să ne fie, decât dacă vântul şi valurile ne vor arunca după pofta lor. Noaptea, fiind întuneric complect, dacă ne-ar prinde în situaţia asta, n'am mai putea face nici o manevră, şi vom fi striviţi de stânci fără să ne putem mişca dela bord ; nici dela coastă nu ni s'ar putea da vr'un ajutor până la ziuă.

— Bine, bravilor şi înţelepţilor, vă mulţumesc. Ş'acum ascultaţi şi notaţi ce poruncesc.

1. Asistentul *Alexandrescu* împreună cu maistrul lemnar — locţiitor de şef de echipaj — şi 2 timonieri vor *boţa* [12)], cu parâme groase de cânepă şi sârmă, lanţurile ancorelor fie în puţul lor, fie pe prova, unde vor socoti că e mai bine, fiindcă nu ne putem bizui numai pe frâne, cari cedează. Când boţarea va fi gata, vor desprinde lanţurile din postamentul lor din puţ. După aceia maistrul lemnar cu un timonier vor rămâne la boţuri, având topoare cu care să le tae în cazul că voi porunci părăsirea lanţurilor. Alexandrescu cu timonerul celalt se vor duce pe prova la frâne, pentru a le slobozi după ordin.

2. Ofiţerul al III-lea *Manole*, care este un excelent timonier, va rămâne la cârmă.

3. Ofiţerul al II-lea *Stamate*, care mă secondează de azi dimineaţă dela ora 4, cu un marinar rămâne la dispoziţia mea pe comandă, pentru a transmite ordinele mele în orice parte a vasului.

Chiar de acum Stamate va aduce în camera de hărţi o sticlă mare (o damigeană), un dop de plută bine ajustat pe gura ei, ceară roşie, lumânare, chibrituri, pânză gudronată şi smoală ; în dop va înfige un beţişor de 40—50 cm. de al cărui capăt, rămas liber, va lega solid o bucată de pânză de *astar* [22)] de culoare deschisă.

4. Ofiţerul I (secundul) *Petrescu* va organiza salvarea echipajului. Va distribui la toţi, ofiţeri şi oameni, centurele de salvare pe care toată lumea le va încinge după ordin ; va aşeza colaci de scăpare pe puntea a doua la îndemâna oricui ; va revizui toate bărcile pentru a fi lăsate la apă, înzestrându-le cu tot armamentul şi distribuind echipajele lor, conform regulamentului serviciului la bord în caz de naufragiu ; va supraveghea sondele din pupa raportându-mi mereu adâncimele găsite şi natura fundului. Toţi oamenii disponibili — fără însărcinări speciale — dela punte şi maşină vor fi la dispoziţia sa, împărţiţi în 2 grupe pentru prova şi pupa.

5. Şeful mecanic *Preda Constantin* va sta tot timpul la maşină împreună cu ungătorul pentru a-o manevra. Va avea incontinuu maximum de presiune şi va deschide tot *registrul* [23)] de vapori când voi cere. Va însărcina unul din ofiţerii mecanici cu supravegherea căldărilor şi cu manevrarea supapei de siguranţă, pentru a ne feri de o eventuală explozie a lor în caz de eşuare.

6. In caz de eşuare voită, ori fortuită, cele mai expuse părţi ale vaporului vor fi în primul caz pupa, în al II-lea prova. Deci, una din aceste părţi, în momentul şocului cu uscatul, va fi probabil frântă şi — poate — chiar despărţită de restul vasului, Prin urmare, pentru orice soi de eşuare, imediat ce ofiţerii şi oamenii dela prova, pupa şi maşină vor fi îndeplinit sarcinele speciale şi poruncile date, la un semnal scurt ce voi da cu fluerul vaporului, vor părăsi posturile ocupate şi se vor aduna pe puntea a II-a, unde să se culce pe pântece în părţile cele mai adăpostite, ţinându-se de piese solide — ca gruele bărcilor, etc. — în momentul primei izbituri de pământ. Şi, pentru orice eventualitate, pe puntea a 2-a se vor pune şi lega — pe lângă colacii de salvare — şi câţiva dulapi mari de brad la îndemâna echipajului, sau pentru a înjgheba, la nevoe, o plută.

7. Eu între timp voi manevra şi pregăti actele bordului şi banii după cum urmează : Banii şi jurnalul de bord le voi încredinţa secundului ; celelalte acte vor rămâne la mine. Dacă, întâmplător, nici eu, nici el nu ne vom salva, atunci banii se vor distribui ofiţerilor şi oamenilor. Filele din jurnalul de bord, — privitoare la evenimentele prin cari am trecut — şi cu toate celelalte acte le voi

---

[21)] *A boţa* = Impedicarea unei parâme (frânghie groasă) sau lanţ de a se fila (scurge, desfăşura) prin ajutorul unei legături numită boţ. Boţul se face cu o altă frânghie de cânepă, de sârmă, sau chiar cu un lanţ. Boţul se fixează cu un capăt de un punct fix solid pe vas, iar celalt capăt se înfăşoară într'un anumit fel pe parâma sau lanţul care voim să nu se fileze.

[22)] *Astar* = pânza din care se fac pavilioanele.

[23)] *Registru*=a se deschide valvulele spre a da toată presiunea.

pune în sticla pregătită anume, pe care o voi arunca în mare în ultimul moment al dramei.

8. Secundul va comunica acest ordin întregului personal. Cu deosebire va recomanda echipajului din partea mea că, numai prin *voiinţa, energia şi curajul de care a dat atâtea dovezi până în prezent,* mai putem salva vasul şi pe noi. De executarea acestui ordin şi spiritul existent printre oameni, îmi va raporta îndată.

Către ora 13 secundul mi-a raportat că toate măsurile sunt luate ; că echipajul, nu numai că n'a dat nici cel mai mic semn de nelinişte, din contră a răspuns în cor că sunt gata la orice, pentrucă ei doresc ca cu TRICOLORUL ROMÂNESC cu care au plecat, tot cu el vor să se înapoeze în ţară.

Ah !... Vitejii mei ofiţeri şi marinari !... Ii voi descrie în altă parte, pe cât mă vor duce puterile. Acum mă mulţumesc să adaog atât. Primind acel raport o satisfacţie binefăcătoare s'a revărsat în toată fiinţa mea ; o linişte profundă mi-a domolit nervii, şi o viziune clară, de cele ce aveam să fac, mi-a pătruns conştiinţa.

In consecinţă, ataşat telegrafului maşinei, cu ochii şi urechile în patru asupra vântului, valurilor şi a tot ce mă înconjura ; cu oamenii instalaţi la posturi — gata în orice moment — nu aşteptam decât vântul să slăbească ca să plec, şi rezultatul sondelor din pupa ca să mă decid pentru eşuarea voită — în caz contrariu.

După ora 13 vântul a început să slăbească. Dumnezeu nu ne-a părăsit încă, m'am gândit. Repede am chemat aceiaşi ofiţeri pe comandă — ora 13.40 m. — şi consultându-i s'a hotărât să plecăm, chiar dacă vântul n'ar înceta şi s'ar menţine aşa slăbit cum era. Speranţe proaspete renăscuseră în sufletele tuturor.

Bucuria ne-a fost, însă, de scurtă durată. Vântul a reînceput, la ora 14.15 m., cu rafale mai puternice. Situaţia generală, la ora aceia, era următoarea :

Lanţurile, sfârşite complect, ajunseseră la refuz. Dacă ancorele n'ar fi grapat, mi se rupeau sau, în cel mai bun caz, mi-ar fi sfâşiat tablele din prova vaporului. Mareea începuse deja să se retragă (reflux), — fenomen avantajos pentru o plecare mai grabnică, dar foarte periculos dacă ajunsă la maximum de intensitate, m'ar fi prins în situaţia în care mă aflam, din cauza marei resace la care da naştere, curentul ei mergând contra valurilor, expunân-

Viteazul echipaj al vaporului *„Bucureşti"* care cu drag de ţară au fost actorii dramei.

Comandant: D. Dumitriu, Lt. C-dor

PUNTE

1) Şerban Petrescu, ofiţer I (secund).
2) Constantin Stamate, ofiţer II
3) Virgiliu Manole, „ III
4) Ştefan Alexandrescu, asist. de ofiţer
5) Ion Macri, Maistru lemnar
6) Iogie Constantin, locţiitor şef. echip.
7) Traian Ionescu, timonier
8) Alex. Georgescu, „
9) Ioan Rădulescu, „
10) C. Galon, „
11) Ion Mihalache, marinar
12) Ion Emastescu, „
13) G. Soase, asistent de punte
14) Ion Căpăţână, bucătar
15) Vasile Ion, chelner I
16) A. Danielescu, chelner II
17) Al. Naum, rândaş
18) Fulea Pavel, rândaş

MAŞINĂ

1) C. Preda, of. mec. I (şef mecanic)
2) N. Ioachim, ofiţer mec. II
3) Al. Oprişan, „ „ III
4) C. Nicolau, ungător (Lunkeman
5) Anton Avesalom, focar
6) Ali Musa, „
7) Pănuţă I. Gheorghe, „
8) Dulea Petre, „
9) Ţuţuianu Tudor, „
10) Daniel Naurcchi, „
11) David Ion, cărbunar
12) Ibraim Husein, „
13) Nicu Doris, „
14) Bălan Tănase, asistent de maşină
15) Victor Danciu, „ „ „
p. s. şi căţelusul „Bulică"

du-mă la răsucirea lanţurilor, cari s'ar fi rupt cu siguranţă ; ba puteam să rămân în sec (pe uscat), izbit numai de valuri, pe fund stâncos. Vasul se apropiase la 50—100 metri de defileul dintre stânci, prin care trebuia să mă strecor în caz de eşuare voluntară. Sondele din pupa îmi raportaseră succesiv 10, 8 şi 4 m. adâncime, — ultima cu fund petriş, — ceia ce-mi indica că fundul descreşte repede pentrucă ajunsesem aproape de mal, dar şi din cauza mareei. Bastimentul începuse să atingă fundul (uscatul) în momentul când cădea în golul valului, — fapt pe care îl percepeam clar prin trepidaţiunile longitudinale şi deosebite de ale valurilor — la care da naştere. Pe tot malul băiei, şi în special pe cele 2 capuri Est şi Vest Penthire, mulţimea de oameni crescuse şi privea într'una adăpostită după stânci contra vântului. Le distingeam până şi culorile îmbrăcămintei, — mai ales ale cucoanelor cu culori deschise şi cu umbreluţe. Tabloul, în ansamblul lui, îndeplinea toate condiţiunele unei tragedii şi drame, — peste care un soare de primăvară destul de luminos dar palid — ca de furtună — care înclina spre apus în largul Oceanului, arunca razele sale drept în faţa noastră şi-a mulţimei de pe mal.

Aşa dar din toate puncte de vedere mă aflam la limită. Distanţa dintre mine şi coastă era pe isprăvite. O milă şi jumătate (2.779 de metri) mă împinseseră, vântul, valurile şi mareia către mal, cu 2 ancore fundarisite şi cu maşina cu toată viteza înainte. Cu lanţurile nu mai puteam face nici o manevră. Singură cârma care funcţiona şi maşina care torcea necontenit cu trepidaţiuni mari, când helicea eşea afară din apă.

Noaptea se apropia. Ceasul din urmă, şi cel mai suprem, ca să iau ultima hotărâre şi să cer *Bucureştiu*-lui şi echipagiului său ultima sforţare se apropia şi el.

Cina cea da taină

Ora 15 când totul era gata, — până în cele mai mici amănunte, pentru a sfârşi într'un fel — am intrat în cabina mea să iau actele vasului şi banii. In clipa în care am deschis uşa am rămas împietrit cu ochii ficşi înainte. Drept în faţa mea pe perete se afla fotografia soţiei mele cu cei 3 copilaşi. Am simţit vid în jurul meu şi sub mine, — mi-se părea că sunt suspendat în spaţiu. Ceva fierbinte, ori extrem de rece, — aveam ambele senzaţii — a pornit din creştetul capului şi aluneca încet pe şira spinării.

Un tremur... O convulsiune... O sforţare... Doi paşi înainte... Şi, inconştient — cred — am întins mâna către cadră, am smuls-o şi am aruncat-o cu faţa în jos pe pat. Am deschis casa de fier, am luat actele şi cutia cu bani şi şovăind m'am retras în camera de hărţi. Sfârşit de puteri, am pus obiectele pe masă peste hartă ; m'am plecat cu pieptul peste ele ca să nu le trântească balansul ; am deschis picioarele cât am putut — ca un compas — pentru acelaş motiv ; am proptit coatele în masă şi mi-am pus capul între palme...

In capul meu nu mai era nici o idee... gol... haos... întuneric... După câteva minute, nu ştiu, am simţit în palme cum îmi svâcneau tâmplele. Gândurile au început să mă năpădească vertiginos. Ce este fulgerul?.... Ce sunt undele hertziene ?... Lumina ?... Nimic — pe lângă viteza gândului omenesc în asemenea împrejurări — viteză care nu s'a măsurat până acum şi nu se va măsura, cred, niciodată....

Vai !... în atâtea ore de zbucium trupesc şi sufletesc nu-mi venise în minte familia mea... Ce se vor face ei dacă eu mă voi prăpădi aici ?... Nu le las nimic şi n'au nici un alt sprijin de nicăeri. Ce bine ar fi fost să-i fi avut cu mine... Scăpam cu toţii, ori muream împreună...

Instantaneu, o hotâre sadică — vecină cu nebunia — s'a înfipt în crerul meu : de a eşi afară, de a reîncepe lupta, să sfârşesc odată... să învinq.... sau să mor... Ca trăsnetul m'am repezit pe comandă şi m'am oprit drept în mijlocul ei. Sgomotul ce-am produs, trântind violent uşa camerei de hărţi şi, mai probabil, mutra ce voi fi avut, au făcut ca personalul de pe comandă : Stamate, Manole şi marinarul să se întoarcă spre mine, şi să mă privească fix. Privirile lor m'au desmeticit şi m'au făcut să mă mişc.

Brusc m'a coprins o foame — ca un leşin — pe care n'o simţisem până atunci. Nimeni nu gustase nimic, din ajun de 21 de ore. Singur eu şi cei trei de lângă mine, pe comandă, consumaserăm o sticlă de cogniac, una de rom şi sute de ţigări.

Momentan am sunat chelnerul meu, iar pe marinarul de lângă mine l-am trimes cu porunca : să cheme toţi ofiţerii pe comandă, să rămâe la maşină de serviciu ungătorul şi fochiştii necesari ; la punte, să rămâe un timonier în prova pentru a supraveghea lanţurile, un alt timonier să treacă la cârmă şi 2 oameni să sondeze la pupa. Restul echipajului să se grupeze pe puntea II-a la spatele salonului, între cele 2 scări cari duc pe comandă şi să se aşeze jos.

— Domnule chelner, ia cu d-ta chelnerul al II-lea, pe bucătar şi ajutorul său. Doi din voi ne va servi pe noi pe comandă ; ceilalţi 2 vor servi echipagiul pe punte. Voi veţi mânca pe urmă împreună cu oamenii rămaşi de serviciu. Veţi aduce pentru toată lumea : salam, costiţe afumate, caşcaval, brânză, măsline şi pâine. Din butoi vei da vin la echipaj şi câte o sticlă de vin înfundat pentru fiecare ofiţer. Nu trebue nici un fel de veselă ; toată lumea va mânca cum va putea.

— Domnilor, m'am adresat ofiţerilor, cari sosiseră. Masa aceasta, este un fel de cină de taină între noi... Nu se ştie câţi dintre noi vom mai mânca mâine, ce vom mânca şi unde vom mânca. Până atunci ne vom face datoria până la sfârşit...

Ne-am aşezat jos, în lungul şi d'a curmezişul punţei de comandă, proptiţi între noi, în tălpi şi în coate, cu proviziile între picioare. Mâncam toţi repede, cu poftă şi în tăcere.

D. BIS.

D U N Ă R E A

Albastră, senină ca o privire înlăcrămată, purtându-şi apele spre tainice tărâmuri, — aşa e Dunărea copilăriei mele, Dunărea amintirilor. Pe malurile ei verzi mi-am purtat pasul ; în valurile albastre mi s'a dus gândul, spre singurătatea depărtărilor; în valul ei clocotitor mi-a rămas sufletul. Dunărea pe care-o cunosc, pe care-o iubesc, este viaţă, cântec, poezie şi durere. *Viaţă* e 'n verdele pădurii de sălcii, în zbor de păsări, în clocot de furtună ; *cântec* în susurul valurilor, în şoptirea vântului, în ciripit de păsări ; *poezie* e raza de lună răsfrântă în oglinda apelor, verdele primăvăratec al ierbei de pe maluri ; *durere* e Dunărea toată, cu tainele şi visurile ei. Nesfârşită, imensă, unindu-se la orizont cu cerul, ea fură farmecul bolţii albastre şi-l risipeşte în lume, în vraja valurilor ei. In tremurarea vântului se apleacă în apa neclintită, măţişorii de aur ai pletoaselor sălcii, şi valul se uneşte cu verdele viu al frunzei şi duce în spumele lui parfumul dumnezeesc al polenului spre valurile îndepărtate ale mării.

II.

In undele tale ai purtat Dunăre iubirea, alături de singurătatea durerii ai alinat cu valurile tale, plânsul omului, plânsul florilor, plânsul naturii. Tu eşti familia celor cari n'au pe nimeni ; fiecare dintre picăturile noianului apelor tale e o lacrimă smulsă de vânt, flori dela munte născute în ochiul trist al singurătăţii.

S'a coborît de pe muşuroiul de pământ gândacul, s'a aplecat peste undele tale, a sorbit o înghiţitură şi şi-a potolit setea lui de gâză. In clipa aceia în ochiul lui strălucitor de mulţumire s'a răsfrânt imensitatea nesfârşită a cerului, alături de limpeziciunea valurilor tale.

E zi de Paşti : în aer se resfiră peste împărăţia valurilor cucernica bătae de clopot. E sărbătoarea florilor, a reînvierii, a iubirii, şi tu Dunăre treci pe lângă satul copilăriei mele şi oglindeşti viaţa iubită şi pierdută în umbrele trecutului.

Pe coardele viorii artiştilor, nume n'a sunat mai tulburător decât valsul etern al valurilor tale. Eşti tristă Dunăre căci tu duci pe unde, ţărâna mormintelor iubite, duci frunze moarte, foi ofilite, tu eşti durere şi veşnică melancolie.

Se clatină în bătae de vânt trandafirii, plopii se frământă la margini de grădină şi boarea primăverii, răscoleşte şi amestecă parfumul salciei cu mireasma zorelelor, şi le duce în valurile tale liniştite.

In vale, sub razele tainice ale lunii stau neclintite, crucile cimitirelor. E linişte, moarte, tăcere, reculegere.

III.

Pe sub sălciile Dunărei, pe undele ei albastre, mi-am purtat copilăria şi mi s'a legat sufletul, de o floare, de o frunză, de un val care-a sclipit cândva în lucirile lunii. Şi acolo lângă malurile tale Dunăre, am citit o carte [1]) tristă, o înlănţuire de nenorocite vieţi omeneşti cu o pagină a vieţii tale. Şi am văzut în filele acelea, cât de aproape, cât de legată eşti tu Dunăre de inimele noastre. Era toamnă atunci şi mi-a răsunat în suflet, tristeţa valurilor, tristeţa vântului, care răsfoia foile înduioşetoare ale cărţii.

Şi-aş fi fericit Dunăre sfântă ca să-mi mai duci odată, sufletul pe valurile tale, în depărtări nebănuite, în imperiul nesfârşit al nefiinţei.

Vasiliu Gr. cl. VI A, L. „Gh. Şincai"

[1]) Europolis de Jean Bart.

Guido de Verona

Spicuiri din „Cântecul de totdeauna şi de niciodată"

De ce am devenit ofiţer de marină.

...Am devenit ofiţer de marină ca toţi camarazii mei, fiindcă am iubit mult marea şi prova care înfrunta soarele şi vrăjmăşia furtunilor.

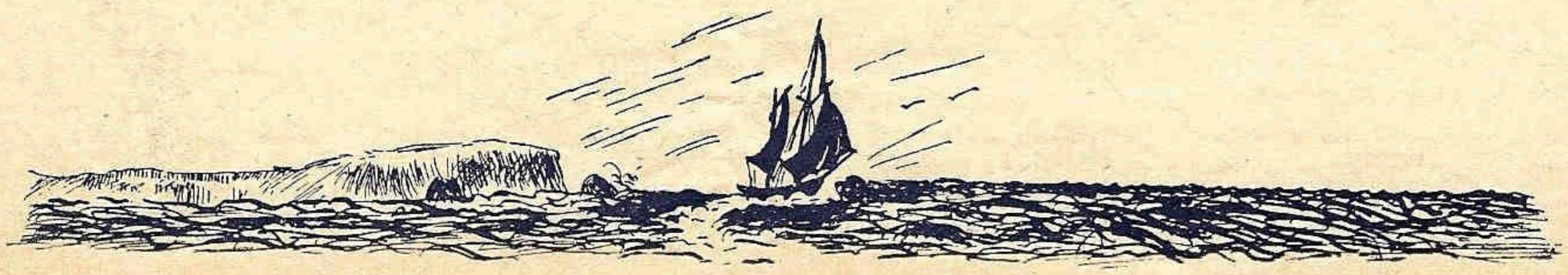
Am iubit singurătatea aceasta în care sufletul navigatorului se simte devenind înalt, ca infinitul, curat ca *li*cărirea stelelor ; am iubit mica mea cabină care primea neîncetat în fereastră, izbiturile spumoase ale valurilor şi ai cărei pereţi subţiri repetau eternul cântec al navei în legănare.

...Oceanul cântă şi mă duce departe, dintr'o ţară într'alta, pe vasul acesta de oţel, care ar putea să radă după faţa pământului porturile spre care se îndreaptă.

Mare !... Val !

Acum am în faţă marea, schimbătoare, palpitantă, cu reflexele de damasc şi de vechi brocarturi cari în bisericile creştine din ţările necredincioase îmbracă fecioarele bizantine. Acum am în faţă valul fără sfârşit, tăcut şi totuşi plin de ecouri, valul amăgitor care n'a fost niciodată credincios îndrăgostiţilor, sirena fermecătoare care a trădat întotdeauna pe corăbieri, marea clară în care sunt atâtea stele încât sufletul ameţeşte puţin câte puţin ; mare bătrână, dece nu cuprinzi pământul ? dece nu acoperi cu valul tău surd şi adânc, pământul amăgitor ?

Culese de *Coralia Diaconescu*



Vitezele cargourilor moderne

Există astăzi o tendinţă în toate marinele comerciale ale lumei de creştere necontenită a vitezi vaselor de marfă, a cargoboatelor adică.

Când viteza cargourilor a început să treacă dela 10 la 12 noduri, apoi dela 12 la 14 noduri au fost armatori şi societăţi care au condamnat această sporire a vitezei.

Şi motivele erau următoarele :

Aparatele propulsoare de odinioară aveau pentru o creştere relativ mică în viteză, o importantă creştere în consumaţie, deci în cheltuiala bănească.

Creşterea relativ mică a vitezei antrena o creştere în dimensiuni a aparatului motor, deci o sporire de tonaj pentru o micşorare a capacităţei de încărcare, o cheltuială în plus în construcţie. In ambele cazuri deci o micşorare a câştigului din exploatare.

Iată însă că progresele technicei moderne, în special în materie de motoare marine, fac pe cei ce condamnau odată sporirea vitezei cargoboatelor să recunoască că această sporire a vitezei prinde din ce în ce teren, pentrucă s'a dovedit că cargoul rapid de astăzi procură pe mia de tonă o economie atât la sarcinele fixe care grevează marfa (dobânda capitalului angajat, amortizare, asigurare, etc.) cât şi o scădere a sarcinelor specifice (salarii, aprovizionare, etc.). Cu motoarele de astăzi s'a ajuns la o gamă de trecere dela viteza de 12 noduri la 16 noduri, consumaţia rămânând aproappe constantă.

Motoarele unei motonave în construcţie pentru soc. *New Zealand Schipping* Co. a realizat astfel o consumaţie pe cal oră de 161.5 gr. la un sfert, 151.5 gr. la jumătate şi 148.3 la trei sferturi şi 149.3 gr. la puterea normală.

Prin urmare o consumaţie aproape constantă pentru o variaţie în viteză dela 10 la 16 noduri.

In afară de aceasta, diferenţa cheltuelilor de construcţie dintre un cargobot cu motoare cu 16 noduri şi unul cu 14 noduri este foarte mică.

Şi tendinţa de sporire a acestei viteze pentru cargouri nu s'a oprit la 16 noduri.

Japonezii au ajuns azi la corgoul de 20 noduri viteză.

Dar părăsind aspectul comercial care este aspectul preponderant al timpului de pace pe care-l prezintă tendinţa aceasta de sporire a vitezei, să privim puţin tendinţa aceasta din punctul de vedere al protecţiilor drumurilor maritime în timp de război.

Azi se vorbeşte de proscrierea utilizărei gazelor toxice, materiilor incendiare, bombardamentelor aeriene asupra oraşelor în timp de război, etc ; totuşi nimeni nu se îndoeşte că într'un viitor război nu vor fi utilizate. Tot astfel nimeni nu se îndoeşte că aşa cum au mai făcut şi germanii, într'un viitor război navele de suprafaţă vor continua să fie scufundate fără aviz prealabil.

Şi aşa cum s'a dovedit şi în trecutul război, cea mai bună armă defensivă contra pericolului submarin pentru navele comerciale va fi viteza lor.

Şi iată pentru care motiv :

O navă de comerţ armată cu una sau două piese de artilerie de calibru mijlociu este oarecum la adăpostul unui atac din partea unui submarin la suprafaţă. Chiar numai faptul că la bord există aceste piese, fără a trage nici o lovitură, va obliga totuşi submarinul să atace din imersiune ; şi acesta va avea un rezultat foarte mare din două puncte de vedere.

Primo, pentrucă atacul din imersiune contra unui cargobot chiar la 1000 m., este mai greu de executat decât atacul prin lovituri de tun la 3000 m. distanţă ; secundo, pentrucă submarinul este obligat să consume torpila, armă grea, costisitoare, al căror număr la bord este mult restrâns (circa 10 torpile) în loc de obuze care sunt comparativ mai uşor de manevrat, mai eftine, mai uşor de aprovizionat.

Cazurile în care un submarin se găseşte dela început în imersiune în poziţie bună de lansare a torpilei sunt destul de rare şi ca să poată să-şi aleagă o mai bună poziţie, trebue să aibă o viteză superioară atât în imersiune cât şi la suprafaţă. Există prin urmare pentru o viteză dată a submarinului, o viteză necesară a unui cargo sub care probabilităţile de a fi topilat devin foarte mari.

In timpul războiului când submarinele aveau 13—14 noduri la suprafaţă, cargourile cu 11 noduri viteză riscau mult mai puţin a fi torpilate chiar dacă navigau izolat, afară bineînţeles de cazurile când navigau în zone periculoase, unde erau aşteptate de submarine.

Submarinele de azi însă, au atins 21 noduri viteză maximă la suprafaţă şi 19 noduri viteză practică de navigaţie ; aceasta înseamnă că viteza critică sub care cargourile riscă mult a fi torpilate e sub 15—16 noduri.

Noile cargouri prin urmare ar trebuit să aibă 17—18 noduri viteză maximă şi practică 15—16.

Şi iată deci că tendinţa de creştere a vitezelor cargourilor privită chiar numai din punct de vedere comercial în timp de pace, va expune naţiunile a căror flote urmăresc şi aplică această tendinţă, la riscuri cât mai mici în timp de război.

Japonia urmăreşte astăzi o politică de renovare, de modernizare atât a flotei comerciale cât şi militare din care nu se poate să nu se tragă învăţăminte. Amestecul statului în ceeace priveşte caracteristicele ce trebue să le îndeplinească un cargo în timp de război este vădit. Grija pe care o arată Japonezii de a impune cargourilor o viteză atât de mare, nu trebue privită numai din punct de vedere comercial pentru vremurile acestea de pace. Ea îşi găseşte explicaţie şi în cele expuse mai sus.

Navele de comerţ olandeze, norvegiene, daneze, suedeze, deşi neutre în războiul trecut, au avut de suferit mult de pe urma războiului submarin. Şi creşterea de viteză a cargourilor de azi a acestor naţiuni, îşi găseşte deasemeni aplicaţie în grija armatorilor de a nu păţi în viitor la fel.

Motoarele Diesel de azi, prin consumaţia constantă pe cal/oră între jumătate şi întreaga putere a lor, permite de a se realiza fără cheltueli prea mari de exploatare nave cu viteze mai mari decât ar cere condiţiunile de exploatare.

Toate statele cu grija de interesele de viitor ale lor, nu se mulţumesc cu vitezele strict necesare nevoilor imediate. Japonia ne dă

exemplu. Din toate punctele de vedere, viteza de 17—18 noduri pentru cargoboatele de azi e cea suficientă. Totuşi ale lor tind să atingă 20 noduri. Viitorul îi fac prevăzători.

Se vorbeşte de înzestrarea marinei noastre comerciale cu câteva nave noi. Cu această ocaziune se pune întrebarea care e tipul de cargo şi pachebot care să fie ideal pentru nevoile noastre, care să împace şi condiţiunile în legătură cu latura comercială cât şi cele în legătură cu latura militară la care vor fi chemate să răspundă într'un viitor război ?

Chestiunea e delicată şi nu poate fi pe larg desbătută fără a nu atinge chestiuni ce nu pot fi public atinse.

Dispunem de forţe navale în mare disproporţie cu alte state de pe malurile mărei Negre (afară de Bulgaria) şi fără a comite indiscreţiuni putem să spunem că din această cauză, într'un viitor război principala întrebuinţare a vaselor noastre comerciale va fi aceea de transporturi rapide, de aprovizionări în materiale, alimente, etc. pe litoral sau în alte mări.

Aceste transporturi nu vor putea fi totdeauna escortate de navele de luptă ; vor putea totuş cu foarte mari şanse de reuşită să se strecoare observaţiei inamice şi să ajungă la destinaţie.

Ca să se strecoare însă astfel, timpul nimerit e noaptea.

Şi ca să o facă le trebue o viteză mare ca distanţa dela Bosfor şi până la Constanţa să fie parcursă în întregime într'o singură noapte, la adăpostul întunericului. Şi această viteză este în jurul cifrei de 18 noduri.

Iată prin urmare viteza care trebue viitoarelor noastre cargoboate ca să răspundă nevoilor de viitor sub acest considerent.

MIRTH.

Primul far fără gardian

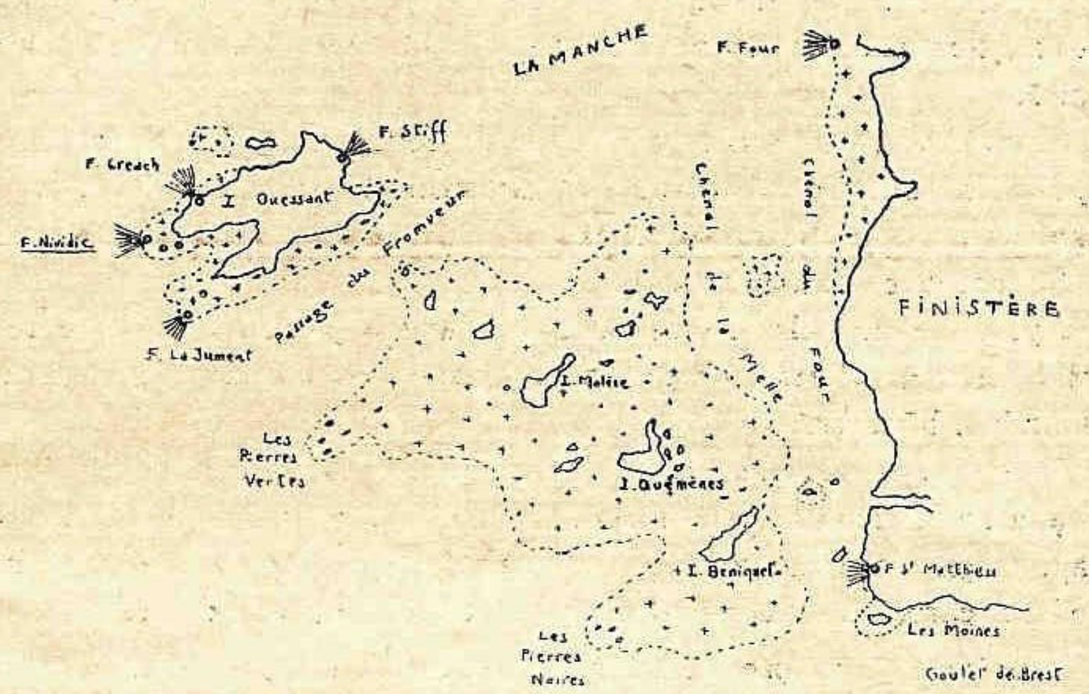
Cei vechi au numit Finistère — sfârşitul pământului — extremitatea de W. a Bretaniei, acolo unde falezele brune înfruntă de secole asaltul oceanului.

In larg, câteva insule ridică muchi sterpe deasupra valurilor, câţiva colţi răsar ici colea şi atâta tot la suprafaţă ; sub valuri se ascund însă câmpuri întregi de stânci pe cari marea le acoperă când este calmă. Marea este însă rareori calmă la Ouesant şi cerul este aproape totdeauna întunecat. Mai tot anul acest colţ de lume este bântuit de furtunile ce vin din largul nesfârşit al oceanului ; dela echinoxul de toamnă la cel de primăvară paraginile

Sistemul de faruri dela Finistère.

acestea sunt un iad : un cer jos, cu nori ce se moae în valuri, ploae, viscole, dar mai cu seamă uragane cari ridică valuri uriaşe, năpustindu-le asupra miriadelor de stânci unde se prefac într'o vâltoare de infern. Tot aerul este o pânză de apă şi ochiul deabia zăreşte stânca ce răsare în drum, mai totdeauna atunci când este prea târziu. Din suprafaţa clocotindă a mărei în furie apar colţi negri, cărora marea le pune franjuri de spumă. Spectacolul este măreţ dar înfiorător ; atâtea vase şi-au sfâşiat corpul aci încât fiecare piatră îşi are povestea sa. Naufragiul lui *Drummond Castle,* pachebot pierdut corp şi bunuri într'o noapte de Crăciun, este celebru între atâtea altele. Dacă ziua navigaţia este dificlă, noaptea ea este plină de primejdii căci vasele nu se pot călăuzi decât după faruri cari deseori sunt ascunse de ceaţă ori ploae. .Navigatorii îndoesc grija când intră în această regiune şi nu răsuflă uşuraţi decât când o ştiu în urma lor. Vasele trebue totuşi să ia drumul prin canalul Fromveur căci este cea mai scurtă cale între marea Mânecei şi Sudul oceanului Atlantic. Farurile existente, dela Stiff, dela Créach şi celebrul La Jument nu erau totuşi suficiente, deaceea s'a simţit nevoia edificărei a încă unui far la extremitatea de W. a insulei Ouessant, pe sâtncile dela Nividic.

Când farurile sunt construite la uscat, la adăpost de valuri, lucrarea este uşoară căci totul se reduce la o zidărie obişnuită. Când însă trebue ridicat un far pe stâncă izolată, de mici dimensiuni, când colţul de stâncă e acoperit de flux — aşa că nu se poate lucra decât câteva ore pe zi şi numai în anotimpul bun — dar mai cu seamă când farul trebue ridicat pe o stâncă acoperită întotdeauna de apă, întreprinderea este un adevărat tur de forţă care cere nu numai timp şi bani ci şi sforţări istovitoare şi deseori sacrificii de vieţi omeneşti. In astfel de condiţii, construcţia unui far poate dura 10—15 ani până ce temelia să se poată ridica deasupra apei.



Insulele şi bancurile din jurul Finistèrului.

Farurile dela uscat au uzina lor electrică, căsuţele gardienilor, cu mica lor gospodărie, aşa că viaţa acestora nu este prea grea. Farurile izolate sunt însă adevărate insule unde gardienii trăesc o viaţă lipsită de înlesniri, dar plină de griji şi răspunderi, şi nu, arareori, fără primejdii. Când starea mărei nu îngădue vasului administraţiei farurilor să se apropie pentru a aduce provizii şi a face schimbul, gardienii sunt nevoiţi să stea câteodată luni întregi fără provizii. îndurând toate lipsurile ; farul trebue aprins însă regulat căci stingerea lui ar însemna naufragii, pierderi de vieţi omeneşti, atâtea nenorociri. S'au văzut deseori gardieni cuprinşi de nebunie, asasinându-şi tovarăşii, sau aruncându-se în mare. Deaceea farurile izolate au mai totdeauna trei gardieni.

Pentru farul dela Nividic s'a aplicat un sistem cu totul original : aprinderea şi stingerea sunt automate, iar iluminatul este dublu, un sistem cu gaz sub presiune şi un sistem electric. Gazul este cel obişnuit la faruri, gaz de huilă. Funcţionarea automatică se face prin deschiderea unui robinet de gaz, comandat de o pârghie care, sub acţiunea razelor luminoase, închide robinetul când este bine ziuă şi îl deschide la crepuscul sau când, în timpul zilei, lumina scade (ceaţă, timp foarte noroc, etc.). Gazul se acumulează într'un mic rezervor ; când presiunea este suficientă pentru a comprima un resort special, el scapă cu putere şi, în contact cu o mică flacără care arde în permanenţă, el se aprinde dând o lumină care poartă la circa 20 km.

Sistemul electric este alimentat de curentul unui generator instalat pe insulă. Un electro magnet închide funcţionarea aparatului cu gaz când aparatul electric este în funcţiune şi îl eliberează când

curentul este întrerupt, declaşând, în acelaş timp, funcţionarea gazului.

Mecanismele nu sunt însă infailibile şi pot avea oricând o pană. Farurile nu trebue însă să se oprească nici un moment ; pentru a da posibilitate gardienilor — cari locuesc pe insulă — să se poată duce pe orice timp la far, când prezenţa lor ar fi necesară, s'a recurs la un sistem foarte ingenios, care constitue caracteristica acestui far. Intre far şi coastă existau câteva stânci (vezi harta) cari fuseseră utilizate în timpul construcţiei pentru transportul materialelor. Când farul fu aproape terminat, constructorii se gândiră să ridice pe două din aceste stânci câte un pilon de zidărie cari să suporte cablurile unui teleferic pe care să alunece un cărucior putând duce un om dela uscat la far, pe orice vreme, în afară de atingerea valurilor. Farul şi cele două piloane au fiecare 30 metri înălţime ; distanţa între ele este de circa 300 m. aşa că drumul este de circa 900 metri. Experienţele făcute au dat complectă satisfacţie aşa că este probabil că acest original sistem să fie aplicat şi la alte faruri izolate unde seprezintă aceleaşi condiţiuni.

Raţionalizarea traficului maritim. Conferinţa maritimă dela Londra

La 14 Ianuarie s'a deschis la Londra conferinţa preparatorie a marei conferinţe maritime internaţionale care va trebui să se ţină în cursul anului 1935. La această conferinţă preparatorie au luat parte Prezidentul şi Vice-Prezidentul lui „International Shipping Conference" şi al lui „Chamber of Shipping" precum şi reprezentanţii armamentelor a 17 ţări maritime.

Scopul acestor reuniuni era de a adăpta tonajul flotei comerciale mondiale la nevoile unui trafic considerabil redus permiţând astfel armamentelor diferitelor ţări să lucreze în condiţiuni mai puţin ruinătoare decât acum. Dacă se ia ca bază cifra 100 pentru 1913, se vede că numărul-indice al navlurilor, după ce s'a ridicat în Septembrie 1934 la 88, a recăzut spre finele anului la 84 ; luând ca bază cifra de 100 pentru anul 1920, atunci indicele era, în Noembrie 1934, de 19.58 faţă de 20.68 în Septembrie.

Una din cauzele marasmului marinei comerciale mondiale trebue căutată în efortul făcut de cea mai mare parte de guverne — sub formă de subvenţii — pentru a permite pavilionului lor să fie cât mai bine reprezentat pe mările linii maritime.

Atlanticul de Nord este regiunea unde companiile de navigaţie, în general susţinute de guverne, au dat luptele cel aprige pentru a putea menţine şi spori poziţiile lor. Astăzi, când traficul de călători şi mărfuri a diminuat considerabil, nevoia de a raţionaliza tonajul se face simţită din ce în ce mai mult.

Sub presiunea împrejurărilor, companiile interesate au făcut tot posibilul pentru a-şi reduce serviciile ; unele acorduri le-au permis deja să-şi coordoneze plecările, pentru a nu fi prea apropiate unele de altele.

Ceeace s'a făcut până astăzi este însă insuficient ; e probabil că complexitatea intereselor cari sunt în joc în traficul Atlanticului de Nord nu va îngădui altă soluţie decât stabilirea unui acord internaţional. In domeniul concurenţei maritime sforţările izolate nu pot aduce roade.

O sugestiune interesantă — în vederea atenuării concurenţei atât de oneroase pentru companiile din Atlanticul de Nord — a fost făcută de către revista franceză „Journal de la Marine Marchande" : este vorba de crearea unui aşa zis „poole".

Această formulă, pentru a fi eficace, va trebui să înglobeze traficul de călători şi cel de mărfuri, cari nu pot fi separate în acest trafic. Mai mult încă, va trebui să ea acest „pool" să fie conceput ca un organism cu adevărat activ în gestiunea tonajului flotelor transatlantice.

Poolul transatlantic va trebui să aibă o organizare destul de mlădioasă pentru a-i permite să urmeze de aproape fluctuaţiunile traficului şi să posede un organism permanent de direcţie care să urmărească şi să coordoneze exploatarea poolului spre binele interesului general.

El ar trebui să fie administrat de către un consiliu cuprinzând reprezentanţi ai diferitelor naţiuni interesate, consiliu care ar avea puterea absolută de dispoziţie, spre binele întregei flote a liniilor particulare, fără a ţine socoteală de pavilionul lor.

S'ar putea astfel ajunge să se proporţionalizeze importanţa tonajului faţă de trafic şi să se realizeze o ridicare moderată a preţurilor navlurilor şi a călătoriilor, compatibilă cu situaţiunea economică a clientelei.

*

Conferinţa preparatorie şi-a terminat lucrările la 25 Ianuarie. O discreţiune din cele mai stricte a fost însă păstrată asupra detaliilor planului luat în considerare, pentru a ajusta oferta la cerere. Comunicatul oficial, publicat la sfârşitul Conferinţei, declară că aceasta „s'a străduit să prerare un proect de plan care să fie supus asociaţiunilor de armatori ale diferitelor ţări. Aceste asociaţiuni vor fi rugate să examineze planul propus şi să-şi dea avizul lor asupra lui. Răspunsurile vor fi examinate în cursul unei întruniri plenare a Conferinţei internaţionale a navigaţiunei, care va fi precedată, dacă va fi nevoe, de o nouă reuniune preliminară".

Este probabil că planul de raţionalizare internaţională, trimis spre studiu diverselor armamente naţionale, se inspiră, în liniile sale mari, din planul de raţionalizare adoptat anul trecut pentru petroliere.

Un comitet reprezentând armamentele diverselor ţări maritime ar supraveghea piaţa navlurilor şi ar estima, în mod periodic, care proporţie de tonaj va trebui retrasă din circulaţie pentru a asigura menţinerea unor navluri suficient de remuneratoare.

Vasele cari vor continua să lucreze şi cari ar beneficia de navluri ameliorate în acest mod, vor contribui, după cote dinainte stabilite, la alimentarea unui fond destinat să indemnizeze pe proprietarii vaselor dezarmate.

Se vor încheia, în acelaş timp, aranjamente cu guvernele în vederea perceperei acestor contribuţiuni asupra tuturor vaselor intrând în porturile lor ca şi pentru vărsarea contribuţiunilor percepute unui organism internaţional care ar putea fi creat pentru punerea în execuţie a acestui plan.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE. — Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru Flota Naţională, *încă din anul 1914.*

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.890 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur Casei Schneider, *din Franţa, pentru construcţia unui* submarin. *Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.*

Chestiunea este încă în litigiu.

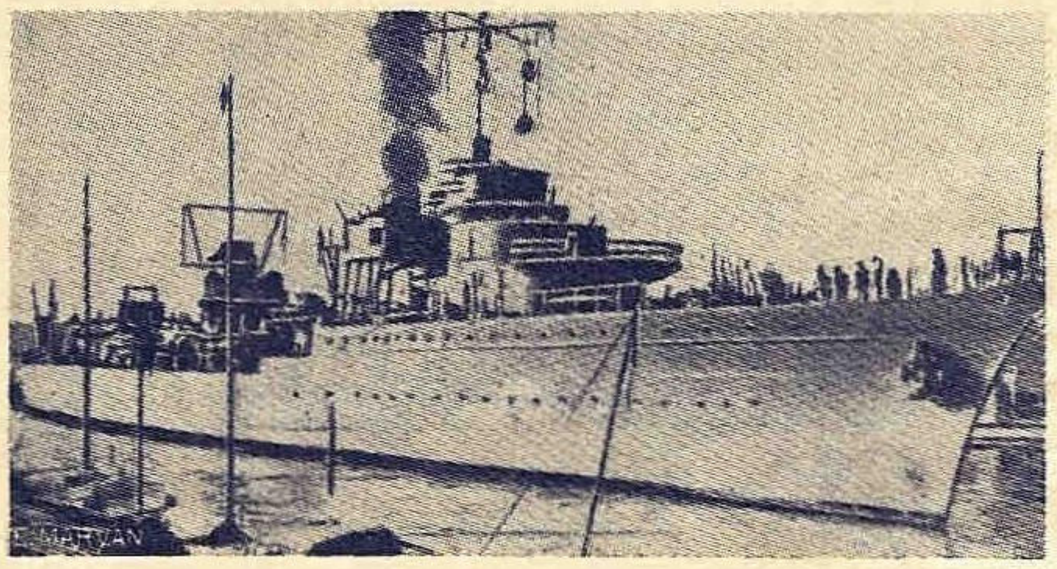
Restul sume:, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la Casa de Depuneri *pe numele Ministerului Armatei.*

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

FRANŢA.

☐ La 3 Februarie a fost lansat de „Chantiers de la Loire", la Saint-Nazaire, submarinul *Casabianca,* de 1.500 tone.



Distrugătăorul *le Terrible.*

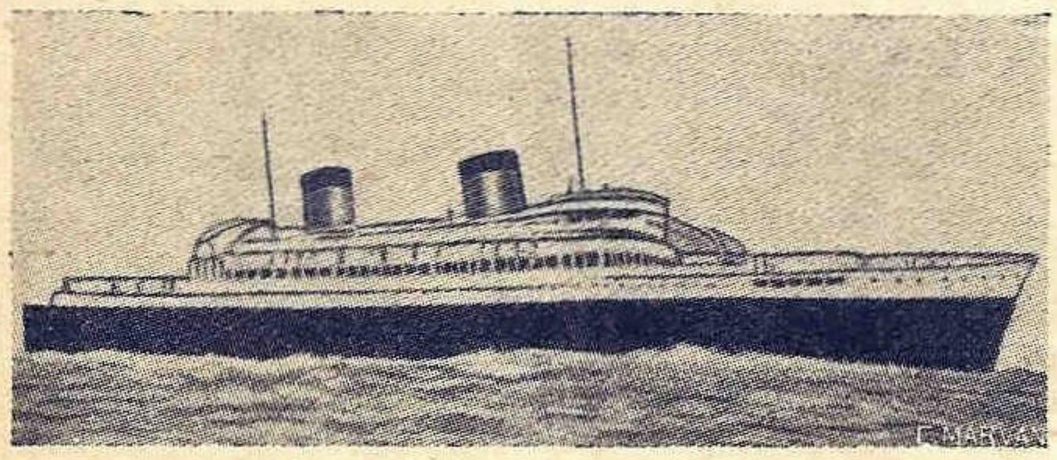
☐ Contra-torpilorul *le Terrible* a dat la probe o viteză de 45.05 noduri, adică cu 8 noduri mai mult decât fusese prevăzut. Reamintim caracteristicile sale: deplasament 2.569 tone, putere 74.000 H. P., iar armamentul se compune din V piese de 138 mm., IV de 57 mm. AA şi III tuburi lans-torpile triple de 550 mm.

☐ Distrugătorul francez *„Le Terrible"* a căror probe au avut loc de curând în Franţa a bătut recordul mondial de viteză pentru nave de război.

Puterea realizată a fost de 100.900 H. P. In probele de induranţă viteza de 43 noduri a fost menţinută timp de 8 ore. Viteza medie maximă realizată a fost de 45.06 noduri. Acest distrugător are un deplasament de 2830 t., lungime 132 m., lăţime 12 m. şi pescaj 4.35 m. *(J. d. l. M. m. No. 827).*

GERMANIA.

☐ Compania Hamburg-Amerika a lansat la Hamburg un nou pachebot, *Postdam,* destinat serviciului Extremului-Orient. Primul voiaj va fi făcut la începutul lunei Iunie iar durata voiajului Genova-Shangai va fi de 23 zile.



Noul pachebot *„Postdam".*

ANGLIA

☐ Se afirmă că *„Queen Mary"* colosul transatlantic englez care va intra în serviciu în primăvara acestui an, va avea o viteză de 32.5 noduri; aceasta înseamnă că Atlanticul va fi traversat în 4 zile exact.

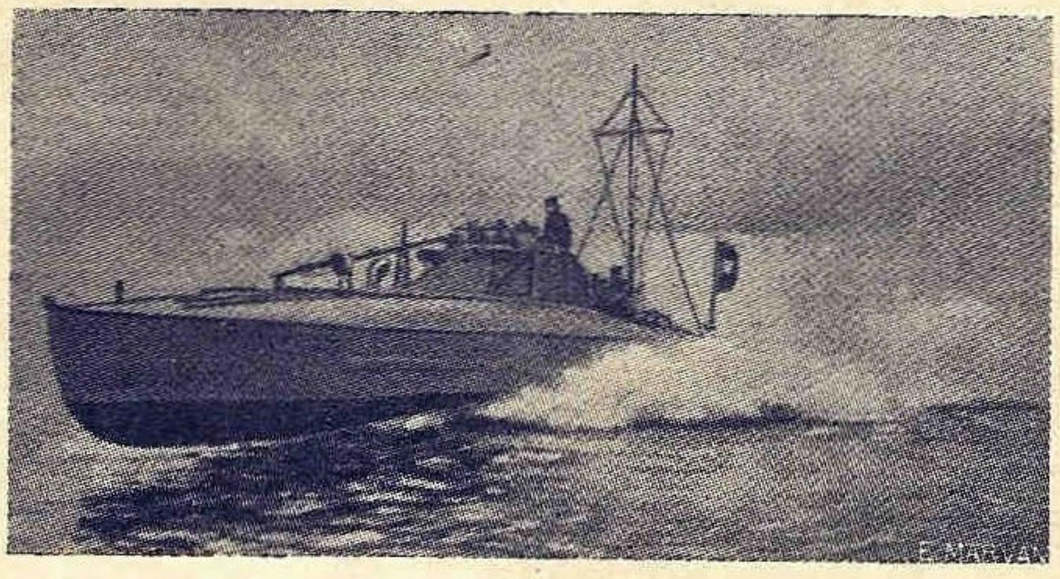
POLONIA

☐ La 19 Decembrie s'a lansat la *Montfalcone* în prezenţa a numeroase personalităţi oficiale poloneze şi italiene pachebotul polonez *„Pilsudscki".*

Se ştie că Polonia a comandat în Italia 2 nave de acest tip, şi a căror plată se va face în cărbuni polonezi. Iată câteva date: lungime 156.47 m., lăţime 22.09 m., deplasament 14.700 tone, viteza economică 18 noduri, viteza maximă 20 noduri, vor putea transporta fiecare 361 călători în clasă turistică, 402 în clasa III, echipaj 260 persoane.

SIAM

☐ Marele război din 1914—1918 au arătat importanţa navelor mici torpiloare. E destul să ne reamintim cazul scufundării prin torpilare a cuirasatului austriac „Sft. Ştefan" de către italianul Ritzo, şi nevoia ce s'a simţit pentru armarea ambarcaţiilor mici şi repezi contra submarinelor din timpul războiului.



Tipul vedetelor marinei siameze.

In timpul războiului şantierele Thornycroft au furnizat diverselor naţiuni 130 vedete rapide de circa 40 noduri. Zilele trecute, acest şantier a livrat marinei Siameze 3 vedete de acest fel, de 16.75 m. lungime, 3.35 lăţime, 115 m. pescaj când vedeta e stopată în boc. când e în plină viteză de 43 noduri. Deplasamentul este 14 tone. Două motoare a 475 H. P., cu câte 12 cilindri. Vedeta mai posedă şi un al treilea motor care economisind combustibilul asigură o viteză de 7 noduri.

Vedeta are 2 torpile, 2 grenade anti submarine de 1800 kgr. cu instalaţiunile respective, câte un tun Lewis la prova şi pupă, instalaţiuni de emis perdele de fum.

ST.-UNITE

☐ Administraţia Poştelor din St. Unite a decis să autorize pe Dr. *Eckener* de a transporta poşta americană între Europa şi St. Unite cu zepelinul. Ministerul Marinei a pus la dispoziţie baza şi hangarul din *Lakekurst* plătindu-i-se numai cheltuelile ocazionate prin noile instalaţiuni. *(J. d. l. M. m. No. 86).*

IRAK

☐ In zilele de 14, 17, 19, 22, 24 a fost inaugurată în prezenţa Gaziului din Irak conducta de petrol care leagă terenurile petroliere din *Kirkuk* cu marea Mediterană şi prin care vor putea să se îndrepte spre *Tripoli* şi *Haifa* anual 4 milioane tone petrol.

La 24 April 1920 la conferinţa dela San Remo, Anglia şi Franţa a transformat soc. *Turkish Petroleum* Co. în *Irak Petroleum Co.* cu capital de 4 mil. lire engleze. La această societate a contribuit *Anglo-Persian* cu 23.75%, *Royal Deutch-Shell* cu 23.75%, *Compagnie française des pétroles* 23.75%, un grup american cu 23.75% şi 5% o societate armeană. Nou societate a construit această conductă care costă 10 mil. lire engleze care plecând din *Kirkuk* se bifurcă la *Haditha* eşind după 868 km. la *Tripoli* şi după 1011 km. la *Haifa*.

BULGARIA

☐ *Societatea generală Bulgară* care exploatează linia Varna-*Roterdam* cunoaşte o oarecare activitate în sensul Bulgaria-Olanda, în special în transportul de cereale. *(J. d. l. M. m. No. 87).*

Din ţară

Concurs interşcolar

Anul acesta, ca şi în anii trecuţi, ziua apelor se va sărbători în a doua jumătate a lunei Iunie.

Cum în acea epocă elevii sunt preocupaţi de examene, Liga Navală Română deschide de acum concursul inter şcolar, ca de Ziua Apelor să se poată împărţi şi premiile.

Concursul va fi compus din trei părţi, repartizate pe trei luni : Martie, Aprilie şi Mai.

Celor cari vor obţine cele mai multe puncte la toate trei concursuri, li se rezervă următoarele premii :

Premiul I. — O călătorie dus şi întors la Turnu Severin — Ada Kaleh, din portul cel mai apropiat de reşedinţa concurentului.

Premiul II. — O călătorie dus şi întors Brăila—Vâlcov.

Premiul III. — O călătorie dus şi întors Brăila—Sulina.

10 Premii IV. — câte un volum din lucrarea „Viaţa românească pe Mare şi Dunăre" de Mihail Negru.

10 Premii V. — „Cartea Dunării" de Jean Bart.

50 Menţiuni cu un număr din rev. „Marea noastră".

Fiecare premiant va mai primi câte o diplomă şi un abonament gratuit la revista „Marea noastră".

SUBIECTUL

Pentru luna Martie se propune o lucrare scrisă cu următorul subiect :

Pentru ce i s'a ridicat lui Eminescu o statue la Constanţa ? Care sunt versurile şi poeziile în care el a cântat apa în general şi marea în special ?

Lucrările vor fi scrise citeţ, — de preferat la maşină, — pe o singură faţă şi lăsându-se o margine de $^1/_4$ din pagină liberă.

Concurenţii pe lângă semnătură vor arăta şcoala ce urmează, clasa şi adresa exactă la care urmează a li se trimete eventualele premii.

Lucrările vor fi trimise până cel mai târziu în ziua de 10 Iunie 1935 la sediul Ligei Navale Române (str. Eugen Carada 7, Bucureşti I).

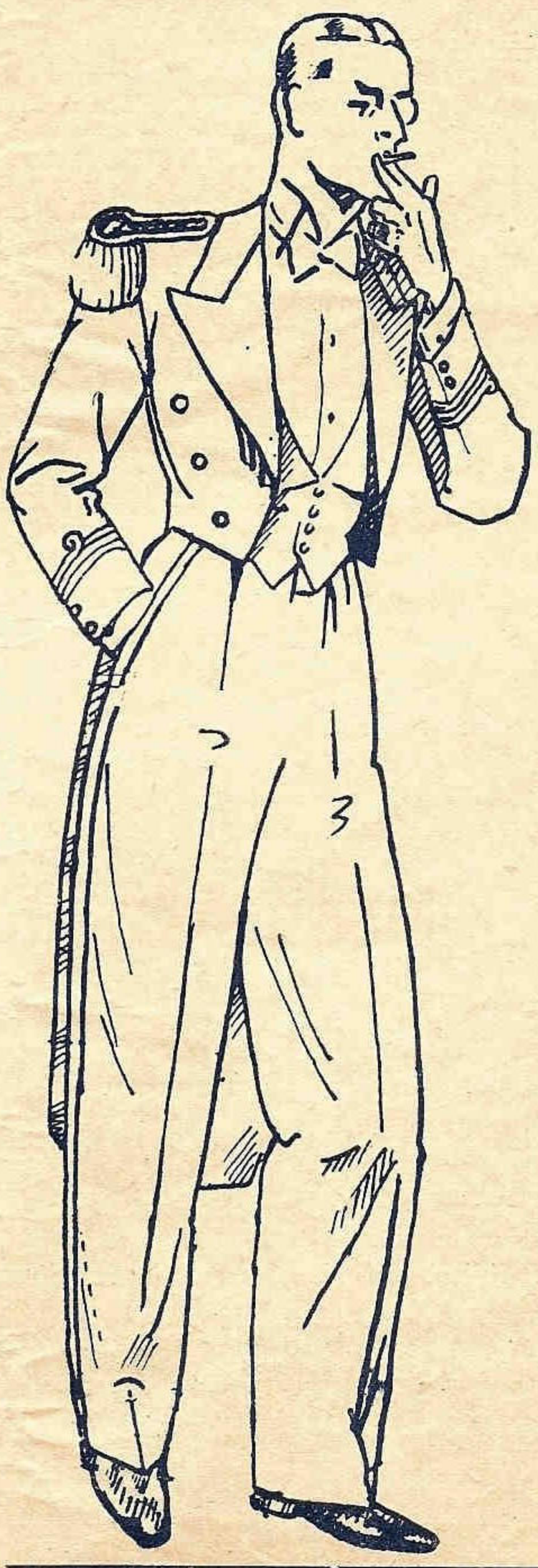
Pe plic se va scri „concursul interşcolar".

Dar camaraderesc

Din partea d-lui Colonel Bădescu primim următoarele:

Fiind informat că s'a luat măsura ca atât pe vasele Marinei noastre cât şi în Insula Şerpilor, să se înfiinţeze biblioteci.

Dat fiind dragostea sinceră şi adâncă ce am avut şi am păstrat totdeauna de 30 ani, scumpei noastre marine şi dragilor marinari, vă rog a primit gratuit alătu-



BA DA!
şi haina
îl face pe om!

Şi de aceea, ori ce persoană chic, care vrea că apară în toată distincţia sa, — ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Tel. 3.26.01

Etienne Thomas vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

ratele 25 exemplare, din o modestă lucrare a mea, „Deasupra inamicului în 1916".

Liga Navală mulţumeşte pentru cele scrise şi trimise, în numele celor ce vor cerceta volumele.

O graţioasă ofertă medicală

Din partea d-lui Dr. în medicină şi chirurgie *Emil Michalcea*, fost inspector general sanitar şi medic de judeţ, şef de serviciu în Minist. Sănătăţii, specialist în boli interne, venerice, de copii şi mamoş, primim următoarele:

„Având cunoştinţe şi legături în cercurile maritime militare şi civile, privind cu deosebită simpatie lucrările Ligei Navale, am onoarea a mă ofer a face oficiul de medic al L. N. R. în specialitatea mea, oferind pentru membrii o reducere de 50% asupra onorarului obişnuit.

„In acest scop stau la dispoziţia membrilor între orele 3—5 p. m., eventual putând a mă prezenta când voi fi chemat la orice oră din zi şi din noapte".

(ss) Dr. EMIL MICHALCEA
Str. Virgiliu 59

Comitetul Ligei Navale aduce şi pe această cale cele mai vii mulţumiri domnului Dr. Michalcea pentru cunoscuta-i dragoste faţă de marinari.

Bibliografii

LE LIVRE DU CAPITANIE DE YACHT de *Eug. Gras.*
Vol. I Conduite et manoeuvre du navire, 25 fr. fr.
Librarie Mautique du Yacht rue Chateaudun 55 Paris.

BRASSEY'S NAVAL AND SHIPPING ANNUAL 1935. (Wm. Clowes ed. 25). Renumitul anuar conţine şi o secţiune de aeronautică conţinând informaţiuni asupra tuturor aeronauticilor.

G. PO. La guerra maritima d'Italia (ed. Corbacci, lire 12).

ADMIRAL SIR ROGER KEYES Naval Memoirs (ed. Butterworth, 21).

E. KEBLE CHATTERTON, Danger zone (Queenstown flotilla).

Recenzii

VIAŢA ROMÂNIEI PE MARE ŞI PE DUNĂRE de *Mihail Negru.*

Titlul volumului şi numele autorului recomandă singure lucrarea, — unul arătând de ce se tratează în cele 210 pagini, al doilea cum s'a tratat un atât de vast şi atrăgător subiect.

Meritul cel mare al autorului este de a fi înţeles cum se poate face cunoscută viaţa pe apă a României şi de a aduna, clasa, aranja, ca florile dintr'un buchet, studii, amintiri, nuvele, poezii, istoric, anecdote cu articole technice, de navigaţie, manevre, astronomie, tabele, etc. Unele flori sunt chiar din grădina autorului, altele alese cu mare îngrijire, din alte grădini.

Eleganţa prezintării şi fineţea alegerei „florilor", — s'a cules cu grije şi s'a aranjat cu gust, — le simte cetitorul dela primele pagini şi-l urmăreşte până la cea din urmă.

ORIZONTUL, *Almanach maritim 1935.*

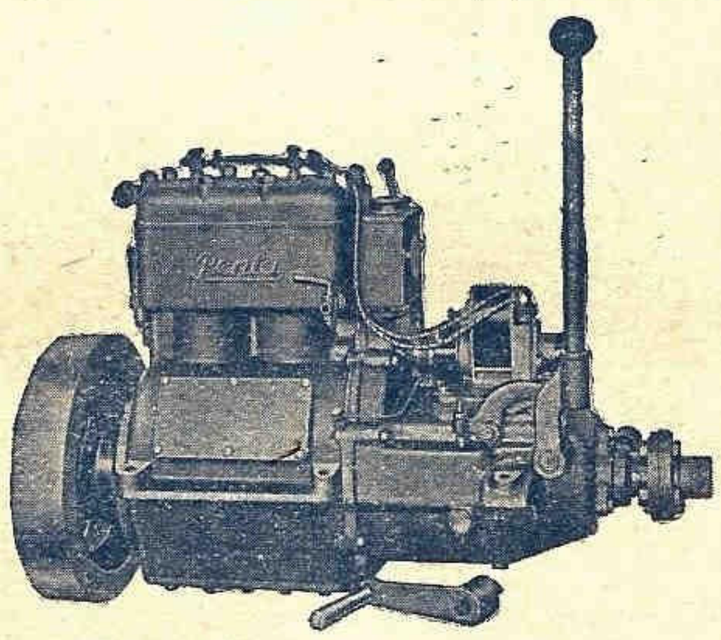
Societatea maritimă „Orizontul", alcătuită din navigatori, a căutat să umple golul lăsat de vechiul, apreciatul şi cercetatul calendar maritim al d. *Cpt. Amedeu.* Şi a reuşit. Intr'un volumaş de peste 300 pagini mărime „buzunar", navigatorul are la îndemână tot ce se găseşte în voluminoasele almanahuri străine. Efemeride, tabele de formule matematice şi de navigaţie, regulamente, mecanică, radio telegrafie, nu lipseşte nici chiar lista persoanelor ce compun instituţiile în legătură cu marina.

Reviste primite

Italia Marinara No. 2; *L'heurre actuelle* Dec., Ian.; *De Zee* No. 1, 2; *La tribune des jeunes* No. 1, 2; *La revue de la ligue maritime belge* No. 1; *Mer et Colonies* No. 270; *Italia Navale* No. 23-24, 1-2; *Neptun* No. 1; *Le Yacht* 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708; *Journal de la marine marchande* No. 825, 826, 827, 828, 829; *Morze* No. 2, 3; *Educaţia fizică* No. 11, 12; *Rev. Adm. Financiare* No. 87, 88; *Românul* No. 2; *Agir* No. 12, 1; *Ideea naţională* No. 15; *Poporul Românesc* No. 4; *Poliţia Modernă* No. 1; *Cronica Romanului* No. 1; *Buletinul P. C. A.* No. Dec.; *Natura* No. 1; *Buletinul Bursei* No. 12; *Lupul de Argint* No. 35; *România Aeriană* No. 1-2; *Arpa* No. 1-2; *Marina* No. 6; *Cuvântul Românesc (Argentina)* No. 23; *România Militară* No. 1, 2; *Antigaz* No. 1, 2; *Cronica Romanului* No. 2; *Educaţia fizică* No. 1, 2.

MOTOARELE PENTA

fiind întrebuinţate în toată lumea, atât de întreprinderile de stat, cât şi de particulari, se pot furniza la preţuri cu adevărat effine



Propulsorul U—21, 3— 4 PS
Propulsorul U—22, 5— 6 PS
Propulsorul V—2, 6—10 PS

pentru bărci de pescari şi agrement.
Propulsorul Penta 10—15 PS tip S2
pentru bărci mai mari şi curse mai lungi.

Motorul interior Penta 3½— 7 PS tip K1
Motorul interior Penta 7 —10 PS tip K2
Motorul interior Penta 10 —15 PS tip K4
Motorul interior Penta 16 —24 PS tip K4

Afară de aceasta există mai multe tipuri mari până 90 PS, acţionate cu benzină, petrol sau motorină. Consultaţi secţia noastră de motoare. Nu vă costă şi nu vă obligă nimic.

SKF

Societate Anonimă Română
BUCUREŞTI, I.
CALEA VICTORIEI No. 86
TELEFON 367|53, 404|66

PENTA MOTOR

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI		SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA
GALATZ		—	7 h.	6/III	31/III	25/IV	20/V	14/VI
SOULINA		16 h.	—	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
			17 h.	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
CONSTANTZA		6 h.	—	7 „	1/IV	26 „	21 „	15 „
		—	14 h.	9 „	3 „	28 „	23 „	17 „
ISTANBUL		10 h.	—	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
		—	23 h.	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
IZMIR		6 h.	—	12 „	6 „	1/V	26 „	20 „
		—	1 h.	13 „	7 „	2 „	27 „	21 „
LE PIRÉE (facult.)		8 h.	—	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
		—	14 h.	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
MALTE		18 h.	—	16 „	10 „	5 „	30 „	24 „
		—	20 h.	17 „	11 „	6 „	31 „	25 „
NAPOLI facult.		6 h.	—	19 „	13 „	8 „	2/IV	27 „
		—	16 h.	19 „	13 „	8 „	2 „	27 „
GÊNES (facult.)		6 h.	—	20 „	14 „	9 „	3 „	28 „
		—	18 h.	20 „	14 „	9 „	3	28 „
MARSEILLE		14 h.	—	21 „	15 „	10 „	4 „	29 „
		—	16 h.	25 „	19 „	14 „	8 „	3/VII
BARCELONE		11 h.	—	26 „	20 „	15 „	9 „	4 „
		—	16 h.	27 „	21 „	16 „	10 „	5 „
VALENCE (facult.)		9 h.	—	28 „	22 „	17 „	11 „	6 „
		—	11 h.	29 „	23 „	18 „	12 „	7 „
ALGER (facult.)		10 h.	—	30 „	24 „	19 „	13 „	8 „
		—	18 h.	31 „	25 „	20 „	14 „	9 „
LE PIRÉE (facult.)		6 h.	—	5/IV	30 „	25 „	19 „	14 „
		—	18 h.	5 „	30 „	25 „	19 „	14 „
ISTANBUL		6 h.	—	7 „	2/V	27 „	21 „	16 „
		—	11 h.	7 „	2 „	27 „	21 „	16 „
CONSTANTZA		7 h.	—	8 „	3 „	28 „	22 „	17 „
		—	20 h.	9 „	4 „	29 „	23 „	18 „
SOULINA		6 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
		—	7 h.	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
GALATZ		16 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „

LINIA DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	SUCEAVA	BUCUREŞT	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	15/III	1/IV	15/IV	1/V	15/V	1/VI	15/VI
SOULINA	17 h.	—	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
	—	18 h.	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	—	—	2 „	—	2 „	16 „
	—	12 h	17 „	—	—	3 „	—	3 „	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	—	2 „	16 „	—	16 „	—	—
	—	18 h.	—	3 „	17 „	—	17 „	—	—
HAIFA	14 h.	—	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
	—	20 h.	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	23 „	8 „	22 „	9 „	22 „	9 „	23 „
	—	18 h.	25 „	10 „	24 „	11 „	24 „	11 „	25 „
BEYROUTH	9 h.	—	26 „	11 „	25 „	12 „	25 „	12 „	26 „
	—	20 h.	26 „	11 „	25 „	12 „	25 „	12 „	26 „
JAFFA	6 h.	—	27 „	12 „	26 „	13 „	26 „	13 „	27 „
	—	17 h.	28 „	13 „	27 „	14 „	27 „	14 „	28 „
ALEXANDRIE *	9	—	29 „	—	—	15 „	—	15 „	29 „
	—	20 h.	31 „	—	—	17 „	—	17 „	1/VII
PORT-SAID	6	—	—	14 „	28 „	—	28 „	—	—
	—	8 h.	—	18 „	2/V	—	1/VI	—	—
HAIFA (facult.)	6	—	2/IV	—	—	19 „	—	19 „	3 „
	—	12 h.	3 „	—	—	20 „	—	20 „	4 „
ISTANBUL	11	—	—	19 „	3 „	—	2 „	—	—
	—	16 h.	—	20 „	4 „	—	3 „	—	—
CONSTANTZA	8	—	4 „	—	—	21 „	—	21 „	5 „
	—	12 h.	5 „	—	—	22 „	—	22 „	6 „
SOULINA	8	—	—	21 „	5 „	—	4 „	—	—
	—	16 h.	—	22 „	6 „	—	5 „	—	—
GALATZ	9	—	6 „	23 „	7 „	22 „	6 „	23 „	7 „
	—	20 h.	6 „	23 „	7 „	33 „	6 „	23 „	7 „
	6	—	11 „	27 „	11 „	28 „	10 „	28 „	12 „
	—	12 h.	11 „	27 „	11 „	28 „	10 „	28 „	12 „
	13	—	12 „	—	—	29 „	—	29	13 „
	—	20 h.	14 „	—	—	31 „	—	1/VII	15 „
	8	—	—	28 „	12 „	—	11 „	—	—
	—	20 h.	—	29 „	13 „	—	12 „	—	—
	7	—	15 „	30 „	14 „	1/VI	13 „	2 „	16 „
	—	8 h.	15 „	30 „	14 „	1 „	13 „	2 „	16 „
	18	—	15 „	30 „	14 „	1 „	13 „	2 „	16 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Mart. 11 »	Martie 25 »	Aprilie 8 »	Aprilie 22 »	Mai 6 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	11 »	25 »	8 »	22 »	6 »
	Plec. „ „ 22	11 »	25 »	8 »	22 »	6 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	12 »	26 »	9 »	23 »	7 »
	Plec. „ „ 16	12 »	26 »	9 »	23 »	7 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	13 »	27 »	10 »	24 »	8 »
	Plec. Vineri „ 11	15 »	29 »	12 »	26 »	10 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	16 »	30 »	13 »	27 »	11 »
	Plec. Duminică „ 14 / 19	17 » / —	31 » / —	— / 14 »	— / 28 »	— / 12 »
VARNA	Sos. Luni ora	ESCALĂ SUSPENDATĂ		15 »	29 »	13 »
	Plec. „ „ 11			15 »	29 »	13 »
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 6	18 »	1 Apr.	—	—	—
	„ „ „ 17	—	—	15 »	29 »	13 »

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	5/I	2/II	1/III	28 III	25/IV	23/V	20/VI
SOULINA	17 h.	—	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
	—	18 h.	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	3 „	2 „	29 „	26 „	24 „	21 „
	—	7 h.	7 „	4 „	3 „	30 „	27 „	25 „	22 „
ISTANBUL	8 h.	—	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
	—	18 h.	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
LE PIRÉE	14 h.	—	10 „	7 „	6 „	2/IV	30 „	28 „	25 „
	—	15 h.	13 „	10 „	9 „	5 „	3/V	31 „	28 „
PATRAS (fac.) CHIOS	7 h.	—	14 „	11 „	10 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
	—	7 h.	16 „	13 „	12 „	8 „	6 „	3 „	1/VII
VOLO	19 h.	—	17 „	14 „	13 „	9 „	7 „	4 „	2 „
	—	15 h.	18 „	15 „	14 „	10 „	8 „	5 „	3 „
ISTANBUL	8 h.	—	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	12 h.	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	13 h.	—	21 „	18 „	17 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	20 h.	23 „	19 „	18 „	15 „	13 „	10	8 „
SOULINA	7 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	8 h.	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
GALATZ	18 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei .100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ .700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,6
	IV	„ 5.5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMANE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S.M.R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50 % reducere, dela orice staţie din România până la constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S.M.R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.
Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I
		Linia II	Linia III	II	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Mart. 9 „	Mart. 16 „	Mart. 23 „	Mart. 30	April. 6 „	April. 13 „	April. 20 „	April. 27 „	Mai 4 „	Mai 11 „	Mai 18 „	Mai 25 „	Iunie 1 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	11 „	17 „	25 „	31 „	8 „	14 „	22 „	28 „	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	12 „	18 „	26	Apr	9 „	15 „	23 „	29 „	7 „	13 „	21 „	27 „	4 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 Mai	—	16 „	—	30 „	—
	Plec.	—	» » 11	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
HAIFA	Sos.		Joi » 7	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
	Plec.	—	V-ri » 0	—	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 „	—	17 „	—	31 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi »	S-tă » 8	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „	1 unie	6 „
	Plec.	„ »	„ » 18	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „	1	6 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 16	—	15 „	—	29 „	—	12 „	—	26 „	—	10 „	—	24 „	—	7 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
	Plec.	» „ 18	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 8	18 „	25 „	1 April	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	19 „	25 „	2 „	8 „	16 „	22 „	30 „	6 „	14 „	20 „	28 „	3 „	11 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	20 „	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Mai	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „	12 „
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 3	Joi » 5	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux, un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10 % asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi caitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50%. asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MĂRFURI

BRĂILA=GALAȚI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAȚI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19 00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăței au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din București la ora 12, 25 și sosește la Galați la ora 18,42. — La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galați la ora 6,20 și sosește în Bucurcști la ora 10,15 precum și cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galați la ora 6,50 și sosește în București la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Obligațiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizația la timp, așa cum primește și revista
A infiltra și altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puțin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele și Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizația

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAȚIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
sub-ofițeri, funcționarii inferiori, studenții.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poștale

Fiecare membru primește
GRATUIT
revista *„Marea Noastră"* și se bucură de avantajele din prima pagină

Soția și copii membrilor plălesc numai o cotizație de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală și filialele L.N.R. se găsesc:
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau înlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

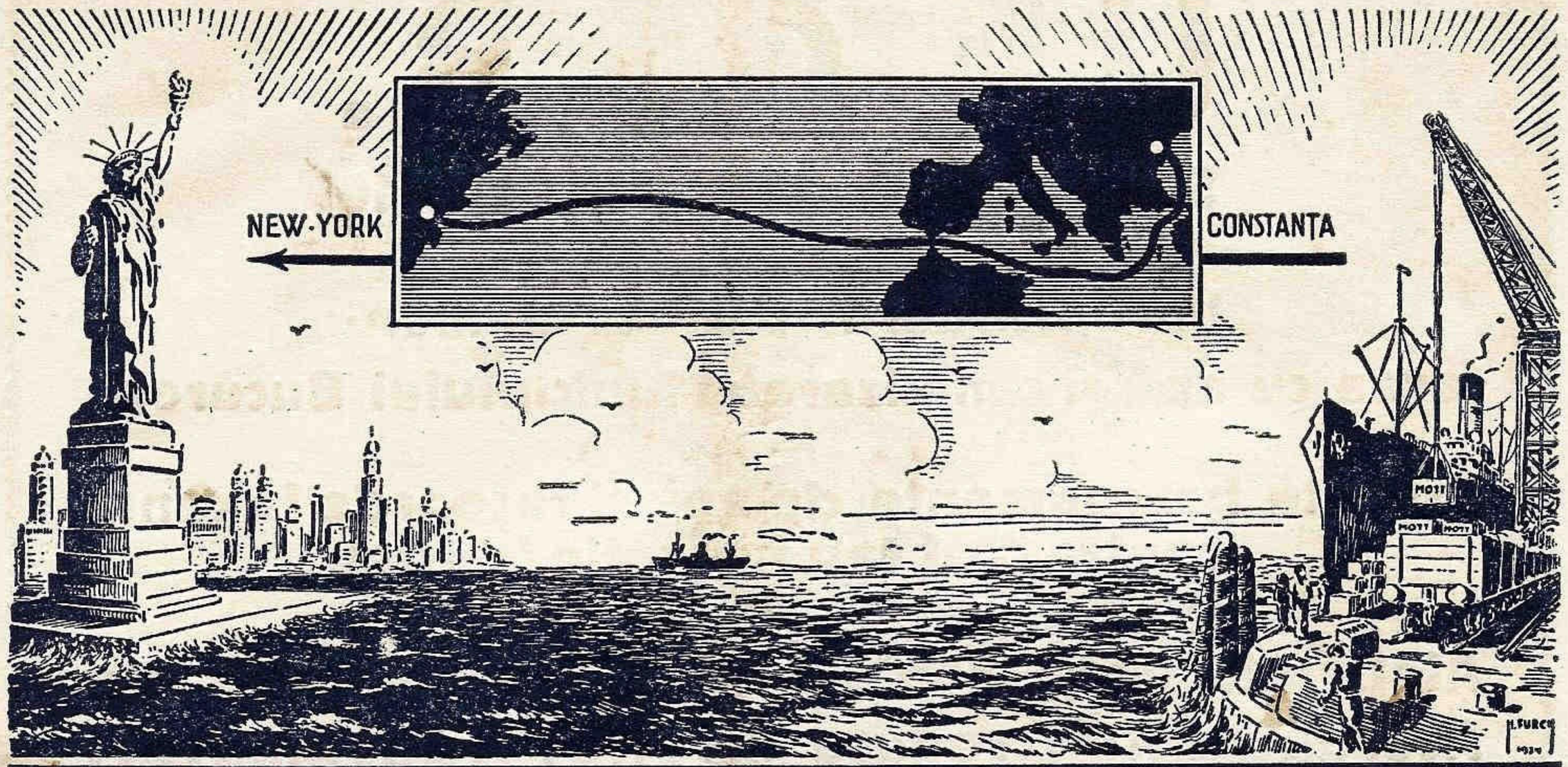
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

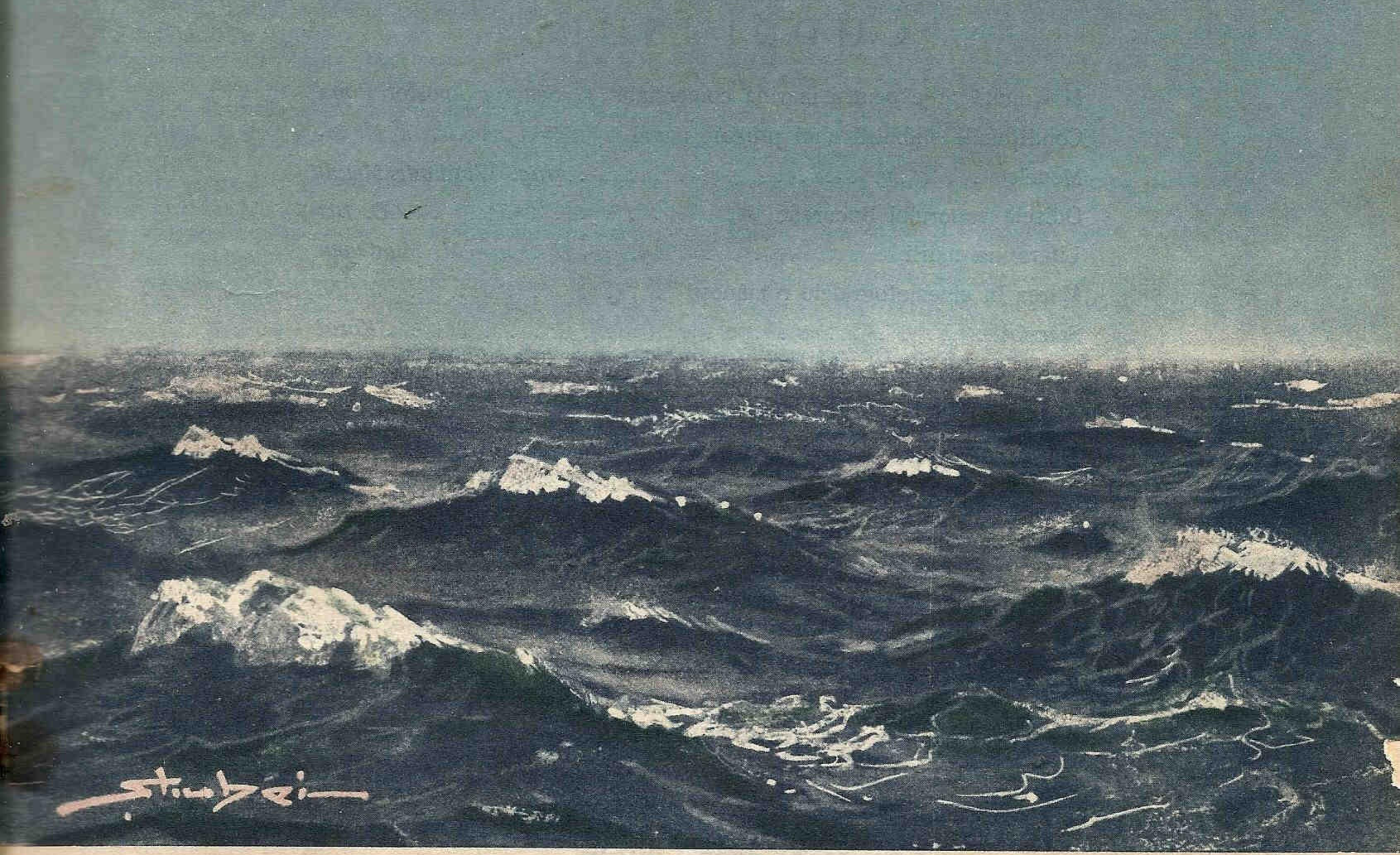
BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE E. MARVAN

Preţul Lei 35.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 4
APRILIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Mai multă grije pentru marina comercială . . *Senator Apostol Popa*

Condiţiunile stabilirii unui progam naval . . . . . *H. M.*

Modelele . . . . . *Ing. Wladimir Mendl*

Odiseia vaporului Bucureşti . . . . . *D. Bis*

Literatura mării . . . . . *Al. Munteanu*

Marea în cinematografele româneşti . . . . . *M. N.*

Spicuiri . . . . . *Koral*

Darea de seamă pe 1934 . . . . . *L. N. R.*

Din toată lumea: Abordajul Hood—Renown; O cauză curioasă de abordaj; Informaţiuni; Noutăţi; Concursul interşcolar.

Vocabular nautic (2)

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

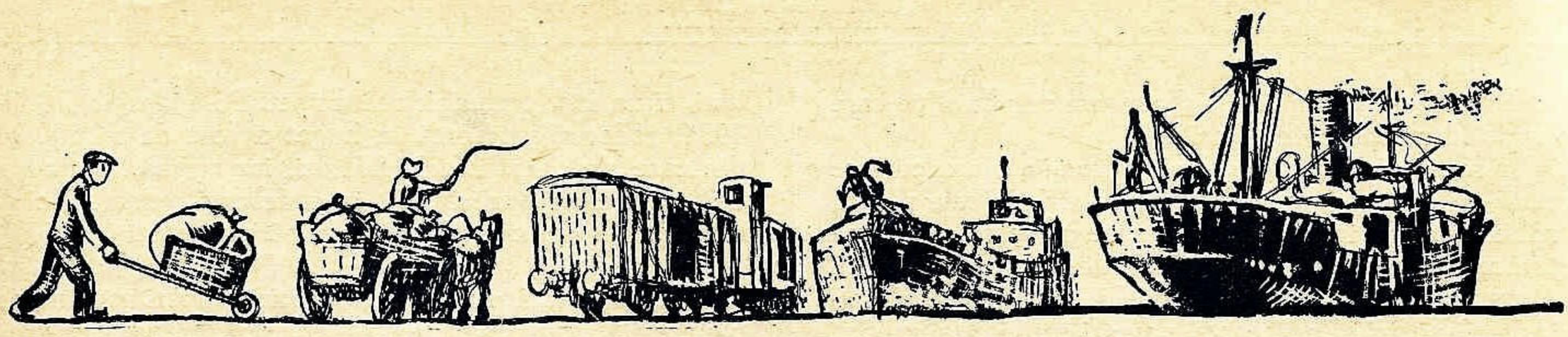
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compţul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I



Mai multă grijă de Marina Comercială

Discursul D-lui Senator APOSTOL POPA

D-le președinte, d-lor senatori, în existența unui Stat, transporturile îndeplinesc o funcțiune capitală, deoarece, pe lângă că participă la desvoltarea vieții economice, valorifică bunurile prin punerea lor în circulație, contribuesc în acelaș timp la toate celelalte manifestări, precum viața *politică, socială și culturală,* înlesnind în același timp administrația și însăși apărarea națională.

In fața acestui important rol social și din cauza neputinții inițiativei private, cu deosebire în țările tinere, pentru o bună organizare a căilor de comunicații, a fost necesară intervenția organizațiilor publice, începând cu Statul și continuând cu unitățile mai mici, județele și comunele.

In țara noastră, dacă în ceea ce privește mijloacele de comunicație cu caracter intern, adică cele terestre, s'a ajuns la oarecare îndestulare, transporturile maritime și fluviale în schimb, care prin natura lor ne leagă cu toate țările care au ieșire la mare, au ținut în permanență problema nerezolvată. Pentru organizarea unei flote maritime nu s'a putut pretinde nimic dela inițiativa particulară, timiditatea ei fiind destul de justificată, pentru faptul că acest gen de întreprinderi implică investiții de capitaluri mari, intrând într'un angrenaj de concurență cu linii de navigații cu tradiție veche, cu clientelă și drumuri formate, cu amortismente făcute în decursul anilor și cu lipsa, în primele începuturi ale unei flote naționale, de specialiști români.

De aci, nevoia intervențiunii Statului, în a cărui grije trebue să intre protecțiunea intereselor arătate mai sus, de a crea o flotă națională este mai evidentă, spre a face ca pavilionul românesc, purtat în țări îndepărtate, *să ridice prestigiul națiunii noastre și să scoată în relief bogățiile pe care le produce țara noastră.*

Și dacă până la războiu reușisem să câștigăm cu flota noastră un renume și să ne creem astfel o reputație necontestată, aceasta se datorește faptului că vasele noastre poștale, ce deserveau liniile cu puncte terminus Alexandria și Marsilia, corespundeau tuturor cerințelor de confort, până la nivelul celor mai mari pretențiuni. Dar ne mai mergând paralel cu progresul făcut de tehnica construcției navale am fost întrecuți de alte țări, până ce concurența lor a putut să ne pună în stare de inferioritate în propriile noastre porturi.

Iată de ce ne preocupă în deaproape situațiunea flotei noastre comerciale și vom căuta ca, sub scutul celei mai perfecte modestii, să dăm semnalul unui *pericol* care amenință interesele și prestigiul nostru.

Iată, d-lor senatori, introducerea unui memoriu al Camerei de comerț din Constanța, la care s'au raliat și Camerele de comerț din Galați și Brăila, memoriu pe care înțeleg să-l pun în discuțiune astăzi, când se repartizează sumele din împrumut, întrucât cred că este just ca, cu această ocaziune, să pun în discuție chestiunea transporturilor în întregime.

D-lor senatori, nu se poate concepe *înzestrarea armatei,* nu se poate concepe ajutor agriculturii, fără ca concomitent să se aibă anumită grije pentru înzestrarea și cu mijloace de transport, care fac parte integrantă însăși din apărarea noastră națională.

Din acest punct de vedere, în ceeace privește transporturile terestre, cu ocazia împrumutului pentru stabilizare, este just că s'au alocat sume importante pentru nevoile Căilor Ferate.

Spre regretul nostru, d-lor, după 5 ani de la stabilizare, vedem că, deși s'au făcut multe îmbunătățiri în ce privește Căile Ferate, îmbunătățirile de importanță capitală sunt nerezolvate, cum este de exemplu dublarea liniilor, care joacă și trebue să joace un rol important în activitatea noastră viitoare.

Această dublare a liniilor este și astăzi nerezolvată.

Dar în ce privește navigațiunea fluvială și maritimă ce s'a făcut?

D-lor senatori, nu s'a făcut aproape nimic.

Ne găsim astăzi aproape în urma tuturor țărilor din jurul nostru, unele mai mici ca noi. Am făcut o politică greșită, și am curajul ca să spun acest lucru, de la această tribună, tocmai ca să înlăturăm aceste greșeli, cel puțin pentru viitor.

Navigația fluvială română este mult în urma altor navigații care aproape că nici nu au existat până la răsboiu.

Parcul vaselor navigației fluviale române nu stă în comparație cu multe țări, care, repet, până la răsboi aproape erau ca navigație fluvială inexistentă.

In adevăr, după o statistică pe care o am la îndemână, se poate vedea că în timp ce navigația fluvială română posedă 17 vase de călători cu 6.300 cai putere, Jugoslavia posedă 17 vase de călătăori cu 7.000 cai putere. Remorchere pentru remorcaj: în timp ce navigația fluvială ăare 21 de remorchere cu 10.000 cai putere, Jugoslavia are 52 de remorchere cu 27.700 cai putere, iar Cehoslovacia 23 remorchere cu 11.200 cai putere.

Șlepuri pentru transportul mărfurilor pe Dunăre; în timp ce Navigația Fluvială Română are 124 șlepuri cu 90.000 tone capacitate, Iugoslavia are 396 șlepuri cu 210.000 tone capacitate, iar Cehoslovacia 125 de șlepuri cu 80.000 tone capacitate.

In fine, d-lor, tancuri pentru transportul petrolului, a cărui importanță la export dv. o cunoașteți, nu avem decât 14 tancuri cu 5.800 tone capacitate, în timp ce Iugoslavia are 38 de tancuri cu 30.000 tone, iar Cehoslovacia are 9 tancuri cu 5.400 tone, și în proiectele sale recente Cehoslovacia tinde la mărirea numărului acestor tancuri cu încă 25, cu alte circa 20.000 tone capacitate, astfel

încât să poată satisface întregul consum de petrol pe care ar vrea să-l cumpere de la noi.

D-lor senatori, navigația fluvială română, așa cum se prezintă, a jucat și joacă și astăzi, cu slabele sale puteri, un rol extrem de important în ceeace privește *regularea prețurilor de transport* în Dunărea de Jos. Dacă noi nu am fi avut navigația noastră fluvială, ar fi fost obligați agricultorii noștri să plătească navluri întreite la export, celor pe care le-a plătit deci, grație bunei politici pe care a făcut-o. Navigația fluvială română a ajutat foarte mult agricultura și tot exportul nostru. Or, d-lor senatori, dacă este așa, eu cred că această instituție merită tot concursul guvernului nostru, pentru sporirea flotei și activității ei, pentru ca să nu rămână în urmă așa după cum ea se prezintă astăzi.

D-lor senatori, voiu trece la navigația maritimă, care este tot așa de importantă pentru viața noastră economică ca și navigațiunea fluvială română.

D-lor senatori, în ceeace privește Serviciul Maritim Român, acest serviciu a luptat încă dela înființare cu extrem de multe dificultăți ; cu toate astea, precum am spus și mai înainte, a fost pentru noi, pentru începuturile noastre, o mulțumire pentru că am putut să ne afirmăm cu pavilionul nostru în toate mările, în special Mediterana și Marea Egee. Cu toate acestea nu am înțeles să-i dăm concursul real, de care a avut nevoe pentru expansiune. Astfel, în 1929 eram pe punctul, tot dintr'o greșeală a noastră, fiind lipsiți de un program în această problemă, care să fi fost făcut cu asentimentul tuturor partidelor și să fie urmărit ca un program de expansiune. în 1929, eram, zic, pe punctul să desființăm acest serviciu. In desființare vedeam o salvare de a nu mai avea cheltueli cu acest serviciu și am mulțumirea sufletească, întrucât am fost unul, ca reprezentant al porturilor, care am protestat cel dintâiu contra acestei erori, să văd că am reușit să evit această catastrofă anunțată. Am evitat vânzarea cerând, nu vânzarea, d-lor, senatori, ci fonduri ca să se sporească cu ori ce sacrificii această flotă.

Noi avem sute de mii de tone, mărfurile noastre proprii, pe care ni le transportă astăzi fel de fel de pavilioane străine, plătindu-le arhimilioane, navluri în lire sterline și aici este marea greșeală politică ce se face, căci aceste mărfuri trebuiau să fi fost exportate numai cu vasele maritime române, dacă le-am fi construit la timp. Evitând vânzarea acestor vase, prin stăruințele ce am depus, am putut obține în bugetul din 1930 prima subvenție de 55.000.000 lei pentru acest serviciu.

Prin această subvenție s'a recunoscut, deci d-lor senatori, că într'adevăr s'ar fi făcut o politică greșită dacă s'ar fi vândut vasele românești ; prin urmare politica bună s'a recunoscut atunci a fi aceea a subvențiunilor pe care o practică toate statele cuminți.

Spre regretul nostru, însă, suma de 55.000.000 lei, înscrisă în buget ca subvenție, nu numai că nu s'a plătit la timp Serviciului Maritim Român, dar această instituție a fost obligată, chiar în anul 1930, să verse Statului din încasările ei sumai de 50.000.000 lei, luându-i-se astfel posibilitatea de a-și putea îndeplini programul de mărire a flotei pe care și-l întocmise.

Mai mult decât atât : în 1931, Statul neținând seama de necesitatea absolută a măririi flotei naționale, trece în buget ca S. M. R. să plătească Statului, cu titlul de redevență, 100.000.000 lei care i-au și fost plătite. In 1932 s'a înscris în buget o redevență de 50.000.000 lei, din care s'a plătit 41.767.000 lei, plus 7.500.000 pe trei luni, cât a fost prelungit acel buget. Pe exercițiul 1933—1934, redevența trecută în buget a fost de 56.000.000, din care s'a plătit 26.298.864 lei, iar bugetul actual are de asemenea prevăzut ca redevență suma de lei 60.000.000, din care s'a plătit până azi numai 14.150.000 lei, pretinzându-se și restul.

D-lor senatori, eu repet că sporirea flotei române este o necesitate națională care trebue să meargă mână în mână, și concomitent în aceeași măsură cu înzestrarea armatei și cu ajutorarea agriculturii, trebue să acordăm acelaș ajutor mijloacelor de transport, de care mâine — ferească Dumnezeu, într'un război — vom avea mare nevoe, ca să ne putem mișca trupele și să ne putem face aprovizionarea așa după cum va trebui s'o facă țara în timpurile acestea grele.

D-lor senatori, dar ar fi și de neînțeles ca astăzi, când vedem ce fac alte țări, noi să continuăm a face o politică tocmai contrarie. Și în această privință, am aici statistici care vorbesc de la sine. Iată, de pildă, câte vapoare au intrat la Constanța și în Dunăre în cursul anului trecut.

Prin Constanța au intrat și ieșit la export 1.850 de vase maritime și tancuri de petrol cu un tonaj de 5.030.588 tone metrice, din care numai 246 vase au fost sub pavilion român, cu 520.000 tone ; iar din Dunăre au intrat și ieșit 559 vase maritime, cu un tonaj de 1.313.118 tone, din care numai 65 vase sub pavilion român, cu 130.858 tone.

Din aceste cifre se poate constata că exportul produselor noastre se face 85—90% prin vase sub pavilion străin și de abia 10—15% cu vase sub pavilion român și — ceeace e regretabil — aceeași proporție o găsim astăzi și la exportul fluvial.

D. *Mitiță Constantinescu, subsecretar de stat la Ministerul Finanțelor :* Imi permiteți, d-le senator? Doriți să faceți o propunere?

D. *Apostol Popa :* Da. Doresc să fac o propunere.

D. *Mitiță Constantinescu, subsecretar de Stat la Ministerul Finanțelor :* Sunt la dispoziția dv.

D. *Apostol Popa :* Și anume, vreau să scot în evidență că așa după cum s'au trecut în această lege, spre distribuție, sume importante pentru armată și pentru agricultură, tot așa este necesar să se dea sume importante pentru a se putea spori flota națională, atât fluvială, cât și maritimă, întru cât *ele fac parte din apărarea națională* și nu mai putem să facem greșala să continuăm starea aceasta de lucruri, ca 85% din vasele cari intră în porturile noastre să fie de pavilion străin. Transportându-ne mărfurile, pe care le producem noi, cu aceste vase străine, ne fac să svârlim peste graniță — peste două miliarde lei navlu anual — în valută forte. Vă puteți da seama ce ar însemna pentru țara noastră dacă această valută forte ar putea rămâne, cel puțin în majoritate, în mâna noastră, iar nu ca acum, când, ceea ce încasează vasele române se cifrează la maximum 7—8% din totalul navlurilor. Din statisticile pe care le avem, majoritatea vaselor sunt deci străine.

D-lor senatori, această situație trebue, cred eu, să înceteze, și pentru aceasta trebue să dăm un concurs larg, așa cum merită, porturilor noastre și serviciilor de navigație, mai ales că toate investițiunile pe care le vom face în aceste servicii, sunt în timp de pace, producătoare de venit, fiindcă ne aduc, precum v'am spus, prin navluri, lire sterline, pe care astăzi le încasează pavilioanele străine, în loc să le încasăm noi. Din acest punct de vedere, pentrucă dv. m'ați întrebat de o propunere, eu

cred, d-le ministru, că ar trebui să dăm porturilor autonome cel puţin sumele pe care noi, Statul, le-am încasat dela 1930 până acum, sub formă de redevenţe, pentrucă astfel să se poată înzestra porturile cu instalaţiuni moderne, iar S. M. R. şi N. F. R., cu vasele necesare, care să le pună în măsură de a corespunde necesităţilor exportului nostru. Din cauza lipsei acestor vase, zi cu zi, vedem cum vin la noi, noui vase de pasageri, străine, care ne iau pasagerii dela transport, pentrucă vasele noastre nu mai sunt confortabile şi nu au un mers rapid. Vasele Serviciului Maritim Român au de abia un mers de 12 noduri. Ne găsim cu Serviciul Maritim Român, astăzi, în situaţia în care eram acum 30 de ani ca număr şi calitate. Ba chiar cu un număr mai mic, pentru că am avut nenorocirea, precum ştiţi, să dispară vasul Impăratul Traian care s'a înnecat. Dacă mai socotim că din vasele care rămân, unul stă aproape regulat în reparaţie, noi astăzi suntem complet în imposibilitate de a ne face serviciul aşa cum ar trebui să-l facem. Din această cauză pavilioanele străine, până când şi Polonia. îşi trimit vase de pasageri tocmai din Gdyina la Constanţa, cu care fac trafic regulat între Constanţa şi Siria, Palestina şi Egipt. Acum trei ani a venit vasul Polonia. Acum ne trimete încă un vas, care să transporte mărfurile pe care drept ar fi să le fi transportat numai noi.

D-lor senatori, ca să nu ne pierdem întreg debuşeul pe care-l mai avem astăzi în Siria şi în Egipt, trebue să nu pierdem niciun moment şi să dăm sumele necesare Administraţiei comerciale a porturilor autonome ca să poată să activeze. Nu putem să mai întârziem, când vedem că Bulgaria se prezintă cu un program nou. Bulgaria a cumpărat acum trei vase frumoase, mixte, de pasageri şi mărfuri de trei mii de tone, care au fost ale societăţii Lloyd Triestino şi pe care are intenţiunea să le pună în cursă tot pe Marea Neagră, pe linia Constanţa-Burgas-Varna-Alexandria.

In aceeaşi situaţie ne găsim faţă de Jugoslavia, care are o flotă de patru ori mai mare decât a noastră şi a reuşit să facă o linie regulată până în America, iar noi am rămas cu acelaşi parc de vapoare de acum 30 de ani. Problema aceasta o socot foarte importantă şi cred că merge pe aceeaşi linie cu apărarea naţională.

Imi permit să propun ca să se aloce din acest împrumut cel puţin sumele pe care Statul le-a încasat dela 1930 dela acest serviciu.

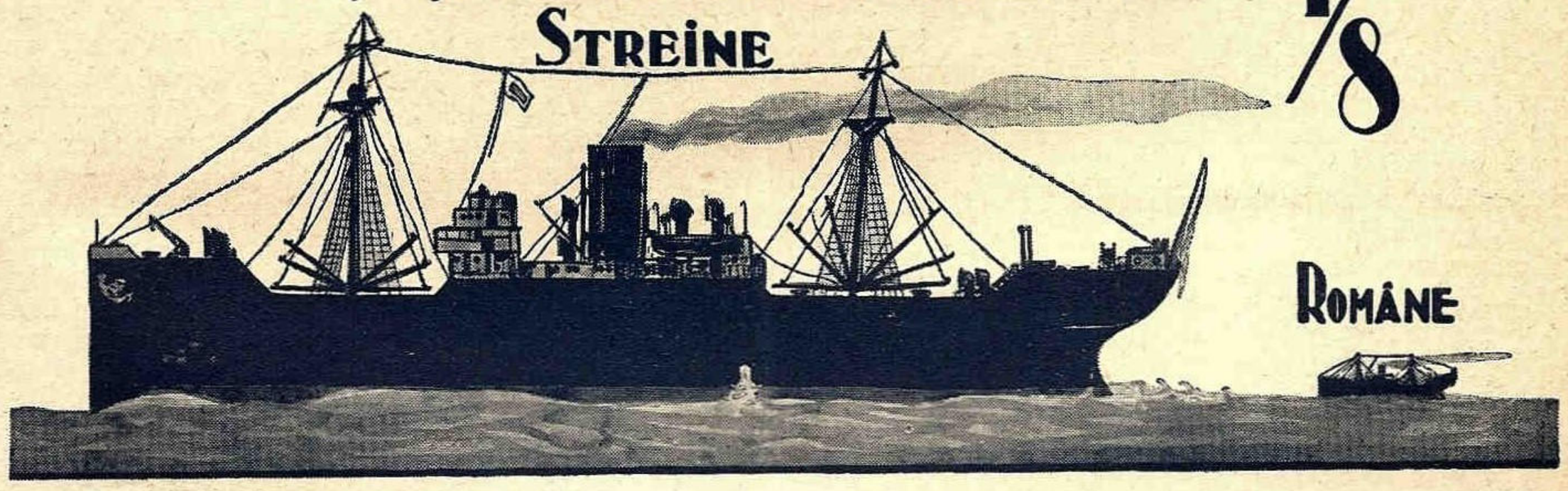
Este nevoie ca Serviciul Maritim Român să-şi mărească flota şi să cumpere de urgenţă *un vas-dok plutitor,* pentru reparaţia vaselor. Este nevoe de renovarea magaziilor de silozuri la Galaţi şi Brăila.

In acelaş timp Serviciul Navigaţiei Fluviale Române trebue să aibă posibilitatea să-şi construiască *vase tancuri.* Petrolul trebue să fie expediat cu vasele noastre, după cum şi Serviciul Maritim Român trebue, de asemenea, punându-i-se fonduri la dispoziţie, să poată construi şi ea vase-tancuri maritime, ca să nu mai încarce la Constanţa, toate vasele străine, petrolul nostru.

Ceva mai mult, d-lor. La Constanţa am reuşit să facem un mare abator şi bine am făcut că l-am făcut, fiindcă îl facem la timp. In ultimul timp, spre norocul nostru, în ceea ce priveşte exportul de vite, ni s'a deschis un nou debuşeu, acela al Palestinei. Ei bine, d-lor, noi nu putem să exportăm vite în condiţiuni care să asigure o sosire normală la destinaţie, din cauză că trebue să apelăm la tot felul de hârburi de vapoare străine, ca să le numesc aşa, în care să putem încărca cu navluri mai eftine, şi Dumnezeu ştie dacă vitele voiajează în bune condiţiuni. Este o necesitare naţională ca să construim noi vase moderne pentru transportul acestor vite, şi în aceste vase să prevedem şi frigoriferele necesare, ca să putem transporta carnea tăiată în abatorul pe care l-am construit la Constanţa.

D-lor senatori, acestea sunt, după mine, probleme ex-

VAPOARELE ROMÂNE şi STREINE
intrale şi eşile din Porturile noastre.— 1/8



580. Române cu 1.688.902 tone.
3.893. Streine cu 11.925.152 tone.

trem de importante. Imi veți permite ca la discuția pe articole să propun un amendament prin care să cer alocarea unei sume importante pentru satisfacerea acestor nevoi.

Răspunsul d-lui Mitiță Constantinescu, subsecretar de Stat. D-l Popa în expunerea interesantă pe care a făcut-o relativ la nevoile imperioase ale marinei noastre comerciale, — cu care expunere suntem cu toții de acord — ne-a înfățișat într'un mod foarte amplu și foarte documentat această chestiune.

Dat fiind însă rezultatele la care s'a ajuns cu aceste împrumuturi ale căror sume n'au putut să mulțumească toate nevoile absolut imperioase, marina noastră comercială n'a putut fi dotată așa cum trebuia. De aceea, cu mare părere de rău declarăm că n'avem cu ce să rezolvăm doleanțele expuse de d. Apostol Popa.

D. *Apostol Popa:* D-le raportor, eu am spus însă, că organizarea marinei comerciale și fluviale face parte din apărarea națională. Degeaba organizezi armata, degeaba o încurajezi, dacă nu organizăm în același timp și marina fluvială dând sumele necesare. Inseamnă că facem un lucru incomplet.

D. Mitiță Constantinescu, subsecretar de Stat : Am ascultat cu foarte multă atențiune pe d. Apostol Popa, care a expus înaintea dv. problema învestirii și armării pavilionului nostru fluvial și maritim, pentru ca să poată înfrunta concurența celorlalte pavilioane. Vă mărturisesc, am găsit în d-l Apostol Popa un critic documentat, un observator care a trăit această problemă, și mi-a părut foarte bine că d-sa a venit cu o spicuire de cifre și date, să arate importanța ei.

Mărturisesc d-lui Popa că suntem și noi pătrunși de aceeași importanță și că dorim cât mai curând cu putință, ca pavilionul nostru să poată să recâștige locul de prestigiu și de luptă, pe care îl merită în concursul comercial al celorlalte pavilioane.

Din acest punct de vedere, grija noastră n'a fost lăsată pe planul al doilea, căci, în administrarea disponibilităților pe care administrația comercială P. C. A., și care are ca obiect principal tocmai administrarea acestor fonduri și acestor servicii publice, noi, pentru ca să înlesnim posibilitățile de investițiune, tocmai pentru a împlini această lacună, pe care foarte bine o semnala d-l Apotol Popa, am renunțat noi la o parte din veniturile noastre, pe care această administrație trebue să le dea cu titlul de redevență. Această administrație este trecută în bugetul nostru cu o redevență de 60 milioane anual. Noi, până acum, am dispensat această administrație să ne dea 8.500.000 lei din această redevență, tocmai ca să poată să le afecteze investițiunilor de care are nevoie.

Aș vrea, deci, să-l asigur pe d-l Apostol Popa, că ne găsim pe același elan de satisfacere a acestei probleme ca și d-sa.

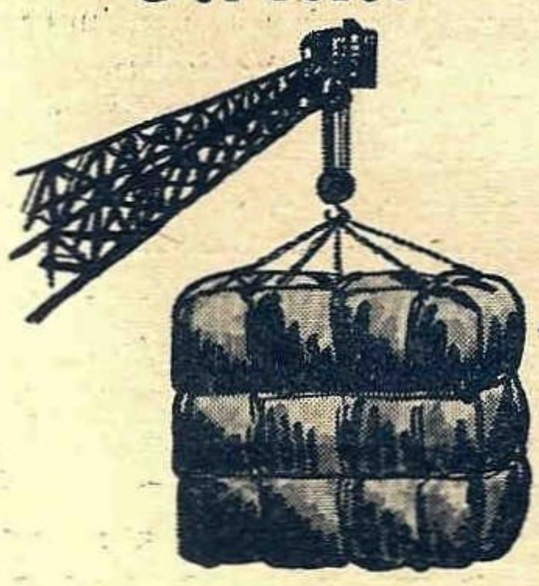
Cu privire la repartițiunea sumelor rezultate din împrumut, țin să vă informez că această repartițiune, făcută după îndelungi și laborioase desbateri, nu poate să fie modificată.

Nu e mai puțin adevărat însă, că acest serviciu, pe care l-ați relevat, merită toată atențiunea noastră și țin să vă reamintesc că, din însăși cercetările de ordin contabil și administrativ, pe care am dispus să se facă la Regia Autonomă P. C. A., ca să vedem care sunt posibilitățile ei de învestițiune, nădăjduesc că vom avea în cursul anului acesta posibilitatea ca această administrațiune să poată să dispună de sume care, în proporție cu veniturile generale ale Statului, să meargă înainte cu învestițiunile care sunt atât de utile.

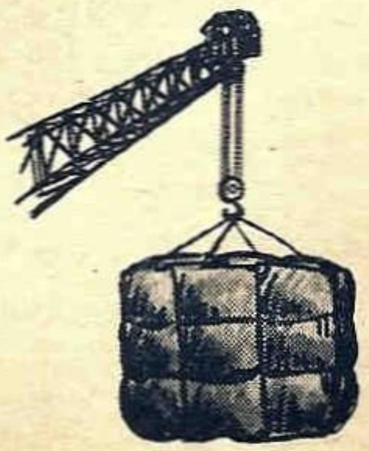
De aceea, d-le Apostol Popa, răspunzând obiecțiunilor dv., eu vă mulțumesc că ați venit cu aceste observațiuni în Parlament, că ne-ați dat posibilitatea să ventilăm și să punem la punct una din chestiunile cele mai importante, care interesează economia noastră națională.

CE VAPOARE NE CARĂ MĂRFURILE NOASTRE?

LA DUNĂRE

Streine	Române
	1/16
8.349.269 Tone	519.354 Tone

LA MARE

Streine	Române
	1/15
5.396.556 Tone	380.739 Tone

Condiţiunile stabilirii unui program naval

„On ne peut pas sans la mer, ni profiter de la paix, ni soutenir la guerre" (Richelieu).

„SCOPUL UNUI PROGRAM NAVAL este de a sustrage capriciilor in„dividuale, fanteziilor şcolilor efemere, „construcţia flotelor şi să creeze prin „autoritatea Legei o linie de conduită „invariabilă de care miniştrii nu pot să „se depărteze, ori cari le-ar fi ideile lor „personale asupra organizărei forţelor „navale" a declarat, în 1912 Delcassé, Ministru Marinei Franceze.

Dacă acesta este scopul întocmirei unui program naval, să vedem cari sunt condiţiunile în cari trebue să se întocmească un program naval?

Nu de rare ori se pot auzi marinari spunând : „Vom „indica ceeace noi estimăm necesar pentru ca să avem „o marină tare şi capabilă de a îndeplini toate misiunile „cari pot să-i fie încredinţate, într'un cuvânt o marină „ideală ; noi nu ne ocupăm de chestiunea cheltuială".

Aşa îmbrăţişată chestiunea înseamnă că este rău pusă. In calitatea lor de şefi militari, cei însărcinaţi cu stabilirea unui program naval, sunt împinşi natural să nu vadă chestiunile financiare — în ceeace priveşte stabilirea programelor militare — de cât ca o consideraţiune de ordin secundar. Consultaţi asupra compunerei de dat flotei, ei nu vor lua ca punct de comparare de cât Marina Streină a adversarului probabil şi vor cere cel puţin echivalarea cu ea.

Stabilind în aceste condiţiuni un program, în mod forţat se va ajunge la un program megaloman, căci ignorând scopurile de atins în mod necesar — se va voi a le atinge pe toate.

Acest program naval este condamnat mai dinainte a nu fi executat în întregime, şi atunci cum se va proceda la alegerea bastimentelor de construit, în limita sumelor avute şi a scopurilor de urmărit, din bastimentele propuse? Aceasta este o poartă deschisă unei compuneri neraţionale a flotei.

Pe de altă parte, alţi marinari, făcându-şi aproape toată cariera lor într'o Marină, care s'a considerat a fi totdeauna mică, dacă nu inexistentă, impresionaţi totdeauna de adversarul cu resurse colosale, nici odată de egalat, aparţinând unui popor ce-i plac diminutivele (ţăranul român vorbeşte totdeauna de căscioara lui, pluguşorul lui, bouşorii lui, etc.) sunt partizani timizi ai unei flote de exclusive categorii de mijloace, considerându-le pe acestea ca panacee generale pentru nevoile noastre. Aceasta mai ţine şi de transformările atât de importante şi atât de neaşteptate ale materialului naval în cât în ochii unora, chiar ai multora, acestea au îmbrăcat caracterul unor revoluţiuni veritabile. Ne putând parveni, cu toată bunăvoinţa, să se ţină la curent cu cursa materialului, un atare ofiţer cade sub obsesia lui. Ideile militare dispar şi anarhia ideilor apare. Revoluţiunea materialului în practică a adus la specializare şi mulţi ajung a nu se putea scutura de influenţa acestei specializări şi atunci unii sunt pentru torpilor, alţii pentru submarin, alţii pentru avion, alţii pentru războiul de cursă, etc., etc.

Adesea se mai aude spunând : „Ofiţerii de Punte sunt „analogi proprietarilor, ei indică arhitectului, adică in„ginerilor de Geniu Maritim şi de Artilerie Navală, con„diţiunile ce trebue să îndeplinească bastimentele ce tre„buesc construite".

Această comparaţie nu este prea exactă. Un program naval nu este o enumeraţie de nave independentă de orice altă contingenţă, pe cari un consiliu de ofiţeri găseşte dezirabil de construit ; pentru a stabili un program naval trebue întâi să se ştie care este politica navală a Guvernului? Proprietarul unei Flote de Răsboiu este Naţiunea ; aparţine Guvernului ca să spună întâi marinarilor : „Iată inamicul pe care voesc să-l combat, iată sco„purile de atins, iată operaţiunile pe cari eu vreau să le „fac, spuneţi-mi, cari sunt maşinile pe cari trebue să le „construesc în vederea aceasta?".

Se vede deci că, această primă condiţiune a stabilirei programelor navale este foarte delicat de fixat, scopul căutat poate să fie modificat, după un oarecare număr de ani prin jocul tratatelor, al aliaţelor, prin mersul neprevăzut al evenimentelor mondiale. Din această cauză trebuesc făcute programe scurte, adică trebuind a fi executate într'un număr mic de ani, ca să poată să fie modificate de fiecare dată, când politica externă o cere.

De altfel aliaţele fiind supuse la variaţiuni, cari pot să fie bruşte şi neprevăzute, este mai bine a se stabili politica navală a ţărei fără a se sprijini pe ele. In situaţia actuală chiar flotele statelor mari aliate României nu se vor hazarda a interveni în Marea Neagră atâta vreme cât nu-şi vor şti spatele şi retragerea în Marea Mediterană asigurate. Trebue deci „să avem o politică navală" cum a scris D. Delpierre „deasupra jocului aliaţelor". Prin urmare un program naval trebue să realizeze o marină, care ea singură să fie în stare a atinge scopurile, pe cari politica noastră externă le caută. Şi în această privinţă trebueşte să se înţeleagă bine situaţia de după răsboiu creiată României mărită reprezentând interesele şi aspiraţiunile unui popor de 18.000.000, ale unui popor de 3 ori mărit.

Deci primul punct de definit clar celor însărcinaţi a elabora un program naval, este acela al politicei navale a Guvernului în timp de 5—6 ani, cari vor urma ; această durată pare maximă pentru executarea unui program naval, întâi pentrucă, politica navală se poate schimba, sau cel puţin modifica la capătul acestui timp, şi al doilea pentrucă, programul nu trebue să cuprindă decât bastimente posedând perfecţiunile cele mai recente de construcţiune şi răspunzând chiar ameliorăţiunilor şi transformărilor, cari în mod rezonabil pot fi atinse de progresele ştiinţei, într'un viitor apropiat.

Al doilea punct pe care cei însărcinaţi cu elaborarea unui program naval trebueşte a-l cunoaşte, este suma globală, repartizată pe 5 sau 6 ani de executare a pro-

gramului, pe care situația financiară a țărei o permite a fi cheltuită pentru această executare.

Se poate întâmpla de altfel ca politica navală, care se dorește a fi urmărită și credințele, cari pot fi acordate, să nu cadreze împreună : de exemplu, dacă politica navală îmbrățișată cere o flotă mai puternică de cât aceea pe cari creditele permite a o construi, în acest caz, acei însărcinați cu elaborarea programului naval trebuesc să expue Guvernului această dificultate, și Guvernul este acela, care are datoria de a examina dacă convine a se renunța la anumite scopuri din politica sa navală, sau dacă din contra este necesar a se cere țării efortul financiar cuvenit pentru ca România să posede flota politicei sale. Dacă se va proceda astfel, nu se va mai reproduce ceea ce s'a văzut în trecut (1913 și 1916—18) și ce se vede și astăzi : o flotă insuficientă pentru a susține politica Guvernului.

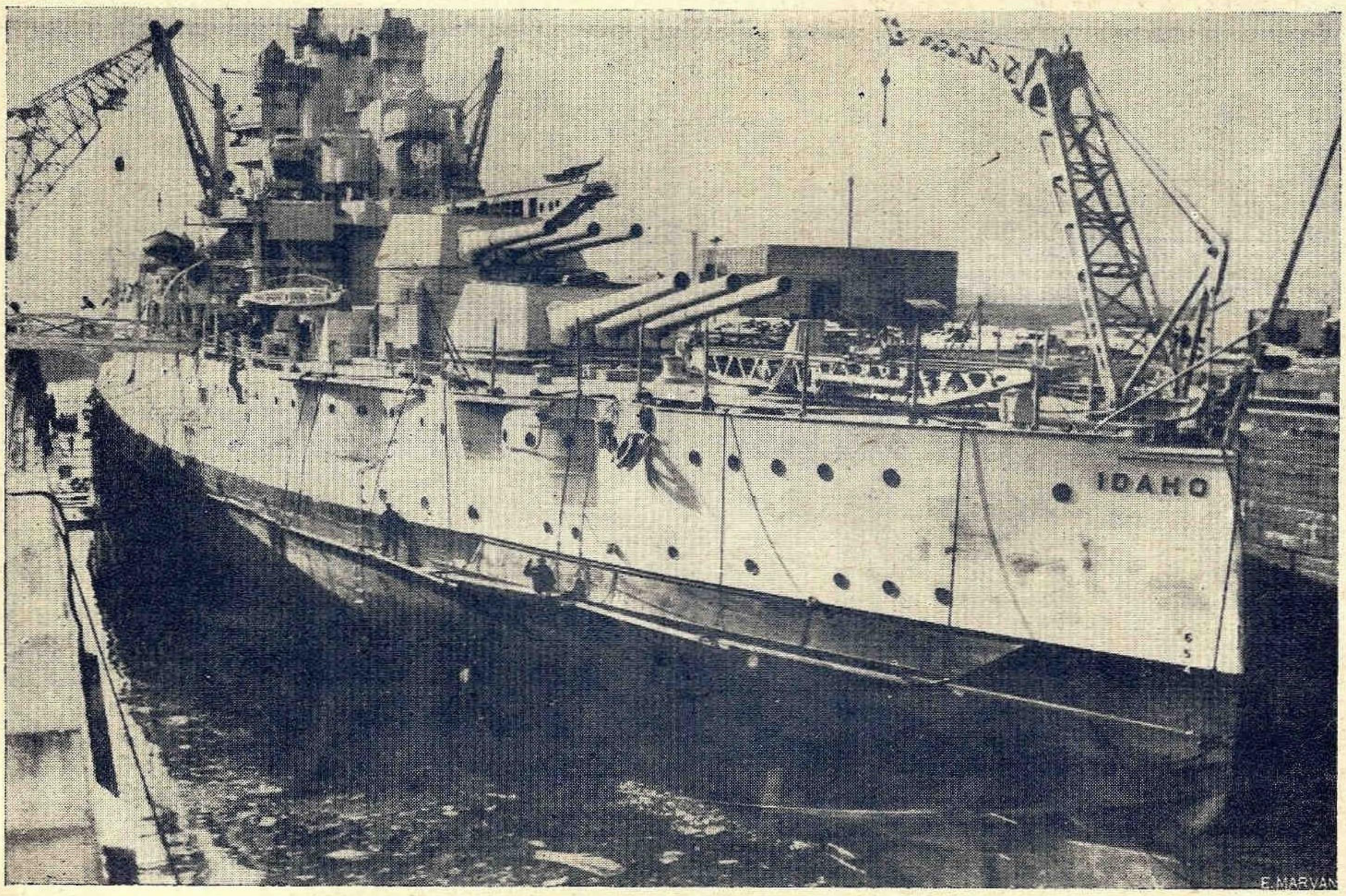
In România, chestiunea creditelor pentru Marină a fost o sperietoare ; todeauna s'au părut enorme. Aceasta ține de faptul că, în privința construcțiunilor navale n'a fost o continuitate și o eșalonare în timp. Dacă se urmărește istoricul construcțiunilor navale românești dela 1834, când Marina românească reînviază, se observă că, nave noui intră în compunerea flotei prin anii 1842—43, 1868, 1873, 1881, 1888, 1908, 1919—20, 1930—31; deci la intervale variind între 25—30, 10—15, 20, 12 și 11 ani. Este evident că, eforturile fiind făcute atât de rar apar mult mai grele și deci impresionează la cheltuială ; este analog situației unei persoane, care se gândește să-și reînoească garderoba, când cea veche este cu totul uzată. Dar aceasta nu are influență numai asupra eforturilor financiare dintr'odată cerute, ci se repercutează și asupra neomogenității navelor componente ale flotei. Este un procedeu absolut de condamnat, — căci conduce la slăbirea unuia din factorii componenți ai Apărării Naționale.

Procedându-se, cum arătam mai înainte, Marinarii se vor găsi însfârșit în prezența a două date precise ce le vor fi transmise de guvern : scopul de atins și creditele afectate construcțiunilor. Ei vor putea atunci să stabilească un program viabil, în condițiunile următoare :

a) Durată de 5—6 ani maximum ;

b) Credit total votat odată pentru tot și independent de bugetele anuale ; ceeace exista în Marina Austriacă pentru construcțiunile noui, sub titlul de : „Credite pentru odată".

H. M.



Chiurasatul japonez în bazin pentru renovare.

MODELE[2)]

de Dr. Ing. WLADIMIR V. MENDL

Modele din os sau fildeş nu se mai produc. Primele au avut epoca lor pe la începutul secolului trecut când prizonierii de răsboi francezi din Anglia se foloseau de captivitate, câteodată destul de lungă, ca să producă modele din os, ales dintre oasele supei lor de închisoare.

Osul este foarte potrivit pentru producerea modelelor superioare de dimensiuni reduse, dar lucrarea lui este mai grea ca aceia a lemnului.

Aspectul şi valoarea unui model pot fi spoliate prin alegerea unui material nepotrivit pentru un detaliu oarecare. Velele trebue confecţionate dintr'un ţesut nu prea gros, mai ales dacă se doreşte să fie reprezentate în poziţia lor naturală, umflate de vânt. In acest scop sunt gata confecţionate, apoi îmbibate cu secotină sau apă zaharisită, expuse curentului de aer al unui ventilator pentru a căpăta o burtă cât mai naturală şi sunt lăsate să se usuce, când lichidul se va întări şi le va păstra forma. Se cunosc şi cele din hârtie de mătase pentru modele foarte mici.

Pavilioanele se fac din mătase foarte subţire, desenul sau dungile pavilionului fiind pictate cu acuarelă. După aceia pot fi tratate ca şi velele, pentru a avea aerul că fâlfâie.

Acelora, care se străduiesc a da modelului lor o asemănare cât mai mare cu prototipul, le poate pricinui oarecare dificultăţi materialul pentru confecţionarea manevrei fixe şi curente. Aceste greutăţi sunt isvorâte din dificultate de a găsi un material de grosime potrivită şi având răsucitura cordajelor adevărate. Mătasea chrurgicală este foarte bună în acest scop, iar cordajede modelelor pe o scară foarte redusă au fost confecţionate de multe ori din păr omenesc.

In general este uimitor câte deşeuri şi alte materiale considerate ca inutilizabile se pot întrebuinţa cu folos pentru producerea unui model. In Marea Britania, care abundă de producători de modele, constituiţi în cluburi şi societăţi, organizând expoziţii şi concursuri, se poate constata o tendinţă bine pronunţată de reducerea costului modelelor. Nu trece aproape nici o expoziţie, cu ocazia căreia să nu se ofere premii pentru cele mai bune modele construite contra unei sume în aparenţă derizorie.

Insă trebuie zis, că în acest cost nu intră costul manoperei, capitolul cel mai important în bugetul constructiv al unui model. De aceia valoarea unui model foarte elaborat şi îngrijit lucrat poate să se ridice la sume considerabile. Nici nu mai vorbim de valoarea modelelor istorice, care este şi mai mare.

Intr'adevăr, modelele sunt auxiliarele istoriei navale şi servesc pentru studierea multor amănunte, care au scăpat autorilor sau au fost considerate de ei ca prea puţin importante. Urma lor s'ar fi perdut dacă n'am avea modelele, lucrate îngrijit şi ştiinţific.

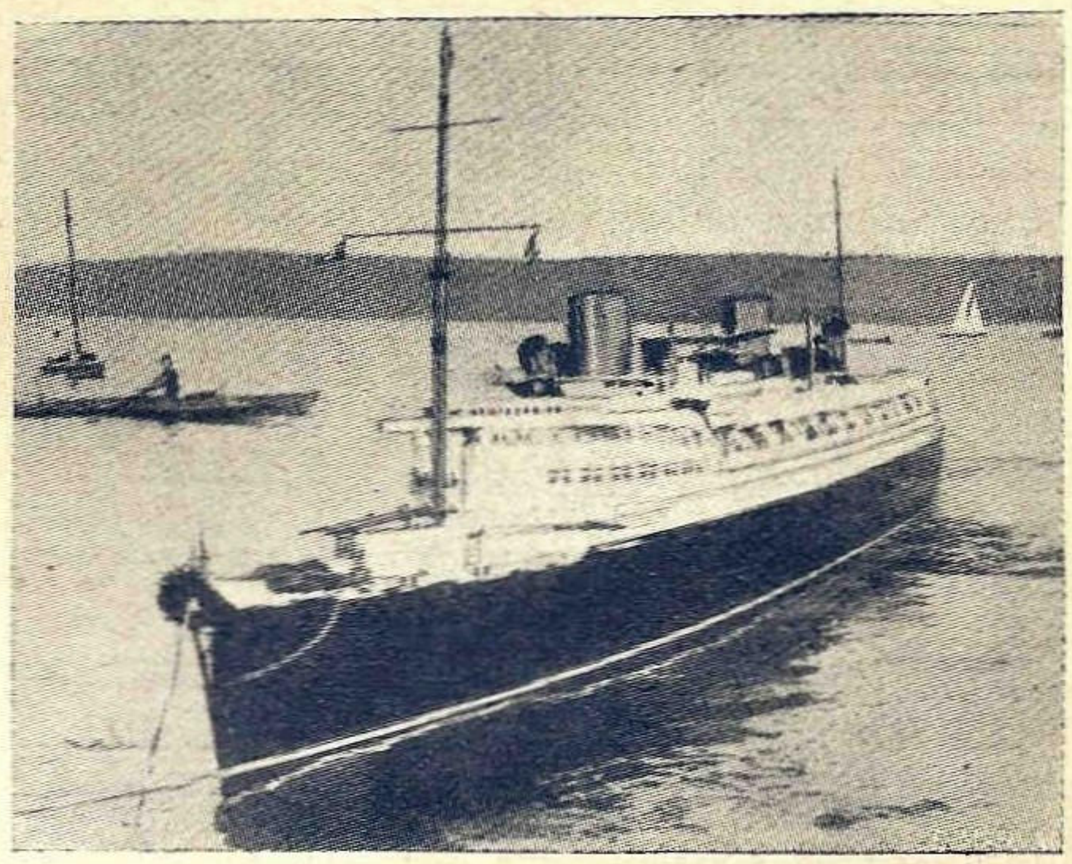
Nu poate fi decât regretabil dacă într'unul dintre muzeele principale ale capitalei vedem un model oferit unui membru al Familiei Regale, fără ca să corespundă adevărului istoric. Chiar dacă trecem cu vederea forma corpului puţin obişnuită pentru ceeace modelul vrea să reprezinte, tot mai rămân greşelile grave şi de neiertat ale velaturei şi manevrei.

Un astfel de model nu poate decât să deruteze pe un cercetător conştiincios al timpurilor viitoare. In acelaş muzeu se poate vedea modelul uneia dintre primele noastre nave. Dacă detaliile lui sunt presupuse ca exacte, ele sunt menite să arunce o lumină nouă asupra înfăţişării navei de la început.

Este întotdeauna preferabil să se construiască modelul unui vas specific oarecare şi nu produsul fanteziei producătorului. Nu numai, după cum am mai spus, valoarea modelului va fi mai mare, dar şi sarcina constructorului va fi înlesnită. Intr'adevăr este mult mai puţin probabil că el va face greşeli, ca în cazul că dă drumul fanteziei lui. Nu va avea altceva de făcut decât să se ţie exact de caracteristicele prototipului. O repetăm: contează orice detaliu, oricât de neînsemnat ar pare, pavilionul armatorului din vârful catargului tot atât de bine ca culoarea corpului, a suprastructurilor sau a arboradei.

După ce se construieşte un model? Iată o întrebare foarte firească, mai ales dacă este vorba de modelul unui vas rar, de prin vremuri trecute sau nemai reprodus. Se adună tot ceiace poate arunca lumină asupra prototipului ales: descrieri, tablouri, fotografii etc., şi din acest material se derivă detaliu cu detaliu. Neapărat că constructorul trebue să aibe cunoştinţe temeinice despre categoria respectivă de vase din epoca aleasă, pentru a putea să complecteze anumite amănunte, care nu reies din sau nu sunt reprezentate în tablourile şi fotografiile la îndemână.

Procedeul este potrivit mai mult pentru progresaţii în artă modelatului şi prea complicat pentru un începător. Acesta are la dispoziţia lui unele cărţi străine cu descrierea unui model însoţită de planuri şi schiţe. Nu toate cărţile de natura preconizată pot fi recomandate.



Modelul navei germane „Bremen".

Iarăşi intervine consideraţia, că modelul unui vas anumit va fi de mult mai mare valoare. Dar cărţile cele mai simple nu dau de obiceiu decât tipuri generale de vase şi ale modelelor lor. Sunt însă şi dintre acelea, care se ocupă cu un vas specific oarecare.

Mai simplu va fi, dacă amatorul îşi procură planurile unui model cu toate amănuntele necesare şi reduse chiar la scara respectivă. Societăţile de amatori, casele producătoare de modele şi unele reviste mai mult sau mai puţin populare au avut grija pregătirii de asemenea planuri, oferindu-le amatorilor contra unei sume oarecare. Sunt lucrări în care poţi avea toată încrederea. Ele cuprind o mare varietate de vase şi modele, aşa încât este improbabil să nu găseşti ceva potrivit.

Din nefericire pentru vasele şi navele noastre nu există asemenea planuri. Cine doreşte să construiască modelul unuia dintre ele, n'are decât să consulte în Muzeul Militar Naţional foarte frumoasele modele ale vaselor S. M. R., executate de şantierele de construcţie, respectiv modelele navelor noastre de război, produse de curând de către Arsenalul Marinei.

De asemenea Muzeul de Ştiinţe Naturale de la Şosea expune la subsol câteva modele de bărci pescăreşti. Ele au marele merit a

ODISEIA VAPORULUI BUCUREŞTI [4])

Rezumatul numerelor precedente

Vaporul S. M. R. „Bucureşti" plecat din Bristol pentru Roterdam, a fost surprins de un ciclon care l'a asvârlit la coastă. Ancoraţi şi cu maşina în funcţie echipajul a luptat două zile şi două nopţi, dar ancorele tărându-se pe fund, eşuarea era inevitabilă. Comandantul hotărăşte să se pue singur pe uscat. Inaintea eşuărei, ia cu personalul său o masă comună.

Cu ajutorul lui Dumnezeu, salvaţi

La ora 16.30 m., aşa jos cum eram, vântul a cedat brusc. Deodată aceiaş voce misterioasă mi-a poruncit imperios: *„Scoală-te şi pleacă!... pleacă!"*... Ca şi un rezort am sărit în sus şi am exclamat:

— Domnilor plecăm!...

— Domnule Comandant, mi-au răspuns în cor ofiţerii, să aşteptăm seara care este aproape, poate că vântul cedează şi mai mult, — poate că stă de tot. Inainte de amurg vom încerca să plecăm de nu vom reuşi, vom eşua.

— Domnilor nu pot. Se petrece ceva în mine, mai puternic decât voinţa mea. Trebue să plecăm... Un fluer scurt şi ordinul: La posturile de plecare!... Nici o şoaptă, nici un gest. Toţi au plecat imediat la posturile destinate, lăsând pe comandă sticlele goale, care se rostogoleau cu sgomot în ritmul balansului...

Ora 17. Şeful mecanic m'a prevenit că are maximum de presiune.

— Dă-i drumul maşinei toată viteza, i-am răspuns.

— Lanţurile slăbesc, mi-a strigat Alexandrescu din prova... Lanţurile travers... Lanţurile înapoi...

— Mola lanţurile, am comandat...

Un huruit... şi lanţurile au dispărut, înghiţite de valuri în câteva secunde...

— S'acum, Manole, ţine prova drept în val, am adăogat...

Linişte profundă şi apăsătoare ca plumbul, între noi, cari priveam cu toţi cum *Bucureşti*-ul ca un animal bolnav şi obosit, înainta încet braţ [24]) cu braţ. Numai vântul şi valurile îşi continuau nepăsător muzica lor. Stamate lua într'una relevmente la coastă dela busola de sus.

Dintr'odată — ca din senin isbucneşte, la 17.45 m., un gren turbat cu fulgere, trăsnete, rafale violente, ploae şi piatră. Vasul s'a oprit şi peste puţin avea să înceapă să dea înapoi, la discreţia valurilor şi vântului. Nu mai aveam ancorele cu care să-l opresc... Se înopta. Grenul mărea întunerecul, iar ploaia şi grindina, care îmi biciuiau ochii şi faţa, mă împedicau să mai văd stâncile dela prova şi din lături. Secundele erau înfiorătoare... Inmărmurit, cu mâinele încleştate pe balustrada comandei, m'am rugat în gând: *Doamne! numai Tu ne mai poţi ajuta*... Fă să înceteze de grabă acest gren... Altfel voi fi asvârlit peste stânci ca o coajă de nucă... Şi, mi-am făcut semnul crucii....

La ora 18.15 grenul a dispărut ca prin farmec, cerul s'a limpezit şi vântul a încetat complect. Vaporul a început iar să înainteze. Cele două stânci mari, ca doi monştrii, — între care ancorasem dimineaţa, cu 12 ore înainte — se zăriau perfect în prova şi aproape. La ora 18.40 am trecut printre ele... Un oftat general, de uşurare, a izbucnit în acel moment din piepturile celor patru, câţi eram pe comandă.

— Domnule Comandant, mi-a strigat apoi Stamate... Ce presimţire!... De nu plecam când aţi ordonat, şi aţi fi cedat ideii noastre, să aşteptăm seara, grenul care a trecut ne surprindea tocmai la timp şi ne-ar fi făcut ţăndări de stânci...

— Bravo! Stamate. Ai dreptate. Ori ne surprindea ancoraţi şi ne-ar fi rupt lanţurile; sau ne prindea în toiul manevrei de eşuare şi rezultatul ar fi fost acelaş...

Abia atunci, mi-am dat seama ce bine am făcut că plecasem părăsind lanţuri şi ancore; că manevra a reuşit şi am scăpat cu vas cu tot. Un fior de bucurie imensă m'a cutremurat din creştet până în tălpi. Nu-mi găseam locul. Balansul era încă mare ca să mă pot plimba în voe pe punte, pentru a-mi desmorţi oasele şi destinde spiritul, deşi simţeam mare nevoe. Nu ştiam ce să fac. Imi venea să strig, să râd, să plâng de bucurie, să mă duc să îmbrăţişez şi să sărut pe toată lumea dela bord. Totuşi, m'am stăpânit.

Târziu, la ora 10,45, când m'am asigurat că sunt suficient la larg, am început să închid drumul treptat la stânga, spre coastă. Cu toate acestea de frica ambardeelor am luat drumul cu 9 grade mai la dreapta, — la S 58° V.

Marţi dimineaţa 17 Martie, ora 4, secundul luând quartul i-am dat în primire să mă anunţe pentru orice, şi să mă deştepte în dreptul băiei Falmouth.

La ora 7,30, fiind în dreptul numitei băi, am chemat ofiţerii la o consfătuire, — care a fost ultima.

— Domnilor, simt că este de datoria mea să vă previn, că nu este prudent să continuăm călătoria până la Rotterdam, în starea în care suntem, — fără ancore şi fără nici o asistenţă (ajutor). Insă, dacă d-voastră socotiţi că putem, sunt gata.

Ofiţerii, toţi, au declarat că sunt şi ei gata să continue voiajul, — dar, ar fi mai înţelept, nu pentru siguranţa vieţii lor, ci pentru a vasului să intrăm într'un port apropiat, de unde să luăm 2—3 chei de lanţ vechi, pentru a instala ancora de reservă, — cu care să putem ancora în caz de ceaţă sau alte necesităţi.

Găsind întemeiată obiecţiunea lor, am schimbat drumul pentru Falmouth şi la ora 10,25 am legat vaporul în port, la geamandură.

După îmbarcarea lanţurilor şi o ciorovoială cu agentul biroului Veritas care ţinea morţiş să mă oprească în Falmouth pentru andocare şi reparaţii generale, am reluat drumul spre Rotterdam, unde eram asteptat şi unde atât vapor, cât şi echipaj, cu mine în frunte, — „ne-am reparat".

Ca încheere redau sfârşitul raportului meu către direcţiune şi câteva documente păstrate cu sfinţenie, amintiri a acelor clipe de groază, din cari *numai mâna lui Dumnezeu ne-a scăpat.*

„Am onoare a vă propune şi a vă ruga cu insistenţă să binevoiţi a interveni, ca întreg personalul acestui vapor să fie recompensat, cum veţi crede de cuviinţă, pentru concursul nepreţuit şi curajos ce mi-a dat, şi pentru a-i încuraja ca şi pe viitor — când circumstanţele o vor cere —să lupte cu aceiaş abnegaţie a persoanei lor.

---

[24]) *Braţ*, măsură englezească egală cu 1,80 m.

---

fi fost executate de însuşi constructorii rustici ai bărcilor şi să arate până la cel mai mic detaliu al şarpantei.

Insă încercarea de a construi o replică a unuia dintre modelele menţionate, cere oarecare experienţă. O repetăm: pentru un început va fi mult mai bine cu cât subiectul ales este mai simplu şi cu cât modelul comportă detalii mai puţine.

Nu-i vorba, detaliile mici, cum ar fi ancorele, vinciurile, macaralele, sceptrele de bastingaj, tunurile şi altele multe pot fi cumpărate gata confecţionate de la o casă de specialitate din străinătate. Dar şi în afară de această, un model trebue lucrat cu îngrijire, răbdare şi dragoste.

Dacă ele vor lipsi nu va ieşi altceva decât o jucărie grosolană, fie chiar acceptabilă văzută de departe plutind în bazinul din vitrina uneia dintre librăriile noastre de frunte sau în standul unei expoziţii oarecare, dar care nu rezistă unui examen amănunţit al ochiului de cunoscător.

(Sfârşit)

Pentru a vă dovedi câtă valoare au echipajele noastre naţionale şi că merită o recompensă — oricare ar fi — e destul să vă spun că pe acelaş timp rău s'au perdut aruncate la coastă: vasul norvegian „Trifoli" la capul Longschip şi vaporul german „Hera" între Falmouth şi Playmouth. Cel dintâi a perdut 5 oameni cu comandantul; cel d'al doilea 19 oameni cu comandantul.

In lupta acestor bastimente cu elementele naturei — după spusele piloţilor din Falmouth şi după jurnale — comandanţii lor au fost nevoiţi să susţie lupta şi manevrele cu revolverul în mână, contra propriilor lor echipaje, compuse din toate naţiunile.

Este bine de ştiut şi reţinut pentru viitor aceste evenimente cu exemplele ce es din ele, pentru a se vedea superioritatea echipagiilor noastre naţionale, faţă de celelalte, şi a le arăta toată solicitudinea în viitor, — oricare ar fi companiile de navigaţiune românească.

In acest scop, am onoare a vă alătura aci o listă a întregului echipagiu al vaporului „Bucureşti" care şi-a făcut întreg şi cu prisosinţă datoria până la sfârşit".

Glasul străinătăţii

Din povestea adevărată, din lupta trăită, care nu este decât un exemplu din miile ce s'ar putea cita, dacă marinarii ar fi mai puţin modeşti, reiese pe de o parte iscusinţa, pe de alta devotamentul marinarilor români, admiraţi chiar şi de străini, după cum se poate vedea din documentele de mai jos:

Scrtsorile unei martore oculare

Dragă Domnule,

Permiteţi vă rog unei femei engleze care a văzut disperata luptă pe care aţi avut-o pentru viaţă, să vă trimită o fotografie (cartea poştală ilustrată alăturată) de la locul unde era vasul dvs., care cred că se găsea în apropiere de Goossrock.

Nu vă pot exprima, cum noi toţi am admirat curajul dvs. şi întinsele Dvs. cunoştinţe de navigaţie, pentru că trebue multă pricepere pe apă pentru a putea lupta, cum a fost în cazul dvs. Nici un sgomot, nici o alarmă, ci numai brave sforţări, oră după oră. E ceia ce noi admirăm, mai ales că noi cunoaştem bine coasta noastră ca foarte periculoasă.

Sper că nu aţi avut consecinţe periculoase din această cauză.

A dvs. sinceră
DORA WHITE.

Aprilie 4/914 Fore Street
Newquay Cornualt-England.

Scumpe Domnule Comandor Dumitriu,

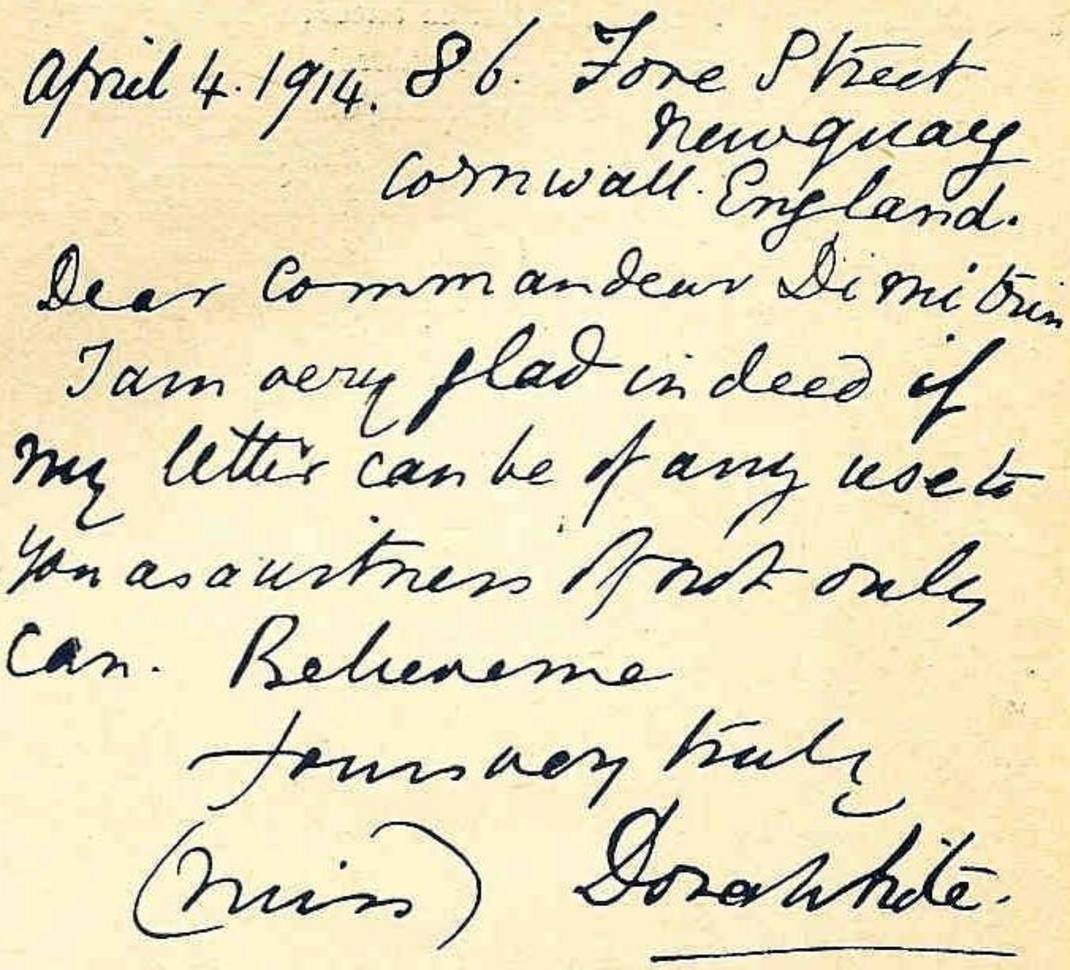
Aşi fi foarte bucuroasă, într'adevăr, dacă scrisoarea mea v'ar putea folosi ca martor, nu numai pentru curajul d-tale, dar şi pentru ştiinţa d-tale ca navigator. Eu eram cu un căpitan englez care privea de la mal. Modul cum aţi manevrat vaporul ca să nu lovească într'o parte sau într'alta şi ca să nu se rupă lanţul ancorei şi modul cum aţi manevrat maşinele, pentru a întoarce vasul, erau minunate. Unul din marinarii dela barca de salvare, mi-a spus că nu era greşala dvs., dar că vasul d-tale a fost târât de derivă, fiind că era deşert, şi curentul de la Newquay, fiind foarte puternic, l-a împins spre coastă.

V'am urmărit de la o mare depărtare, şi oricine a privit a spus că era minunat. Nici o panică pe bord, toţi împărţiţi în două grupuri.

Un alt căpitan spunea că ar fi trebuit să tăiaţi lanţurile ancorelor, fiindcă erau prinse de stânci.

S'a mai văzut, de la mal, că aţi fost tocmai între stânci, şi cum aţi găsit drumul de intrare şi eşire, nimeni n'a ştiut. S'a mai văzut că vaporul dvs. a fost foarte bine construit, şi din cel mai bun material. Numai cel mai bun fier şi oţel putea rezista şi apoi coasta din jurul lui Landsend e foarte periculoasă. Maşinele dvs. probabil că au fost prea mult forţate, şi mecanicii dvs. au manevrat foarte bine. Intr'adevăr toţi au fost curagioşi, dar desigur dvs. aţi avut toată răspunderea, dvs. care sunteţi un bun comandant de mare şi armatorii dvs. pot să afle că astă iarnă un căpitan care cunoştea bine portul s'a învârtit toată ziua, aşteptând momentul propice intrărei. Totuşi corabia a fost aruncată pe stânci, răsturnată, şi cum a revenit nu se ştie.

Toată lumea spune că vaporul dvs. era un vapor foarte frumos. Oamenii de la rachete cu plăcere v'ar fi ajutat, dar bunul Dumnezeu care îngrijeşte de toţi marinarii, v'a ajutat, şi vântul apoi s'a calmat. Nimic nu putea să vă salveze, aşa se spunea, dacă vântul persista, fiindcă ancorele dvs. erau prinse de stânci.



April 4. 1914. 86. Fore Street
Newquay
Cornwall. England.

Dear Commandeur Dimitriu

I am very glad indeed if my letter can be of any use to you as a witness. Most only Cap. Reliever

Yours very truly
(Miss) Dora White.

I will send the worldest pictures I can but all wild here.

Fotografia scrisorei d-rei Dora White.

Am să vă trimit nişte fotografii, am fost să le iau, însă nu mi-au plăcut nici una. D-voastră puteţi publica această scrisoare, spre a dovedi că nu este greşala dvs.

Nici un vapor, chiar mai bine încărcat, nu putea rezista în contra acestor vânturi şi maree (flux şi reflux) la un loc.

Vă rog a trimite fotografia echipajului cu numele tuturor. Am să o păstrez ca o amintire, că am văzut într'adevăr, bărbaţi luptând cu valuri.

Am să mă fotografiez şi eu în curând şi o să v'o trimit, nu sunt o femeie tânără şi nu cred că o să aveţi interes pentru fotografie.

Al D-voastră prea devotată
(ss) DORA WHITE

Ce au scris ziarele engleze

Douăsprezece ore de spaimă. Un vapor în mare pericol la Newquay. Sosirea cu bine la Falmouth.

Newqauy a fost într'o stare de considerabila excitare Luni dimineaţa când un mare vapor a fost văzut în radă, după aparenţa fără nici o guvernare şi plutind către stâncile de la Pentire.

Vaporul a fost întâi zărit de către gardienii de pe coastă având un semnal care a fost întâi luat drept un semnal de pericol. A fost imediat înştiinţată brigada de rachete şi în acelaş timp s'a cerut ca echipagiul bărcii de salvare să fie gata.

Ţinut în ancore.

Mişcările vasului erau cu atenţie urmărite şi cu cea mai mare îngrijorare, de multă lume, care se adunase foarte iute la Pentire Heandland. Se părea imposibil că în faţa unei mări agitate şi crescânde şi a uraganului, ca să scape fără a fi sfărâmat în bucăţi de stânci.

De asemeni s'a văzut cum vaporul a aruncat ancorele care îl ţineau la o foarte mică distanţă între Est şi West Pentire şi exact la gura râului Gannel. Pericolul a fost ca ancorele nu vor ţine şi deci nimic nu se mai putea opune contra naturei.

A fost o perioadă de mare îngrijorare pentru echipaj la care lua parte şi mulţimea după mal. După o oră când lanţurile ţineau încă, speranţa a mai crescut şi după ce au înfruntat o puternică maree s'a crezut că vaporul va scăpa eventual teafăr. Elicea vaporului a lucrat în tot timpul pentru a întări şi mai mult puterea lanţurilor. Timpul refluxului era considerat ca cel mai critic dar care a trecut cu bine şi la 5 ore vaporul a reuşit să iasă la larg sub propria lui presiune de unde şi-a continuat voiajul. Vaporul a fost în aceasta neplăcută poziţie de la 7 dimineaţi şi în tot acest timp nu s'a putut stabili încă nici o comunicaţie cu el.

Brigada de rachete gata.

Era vaporul românesc *„Bucureşti"* din Brăila.

Acesta era numele lui pe cât s'a putut distinge cu ajutorul lunetelor.

Vaporul era gol şi la un arbore era atârnat un semnal care întâi a fost luat din greşeală a fi un semnal de pericol (era numele vasului poate; Traduc.) şi a cărui scop nu putea fi stabilit. Că poziţia vasului era considerată ca foarte nesigură se poate vedea şi din faptul ca brigăzile din Newquay, Perrahporth şi St. Agnes au fost toată ziua în acţiune respectiv la Est Pentire, West Pentire şi Penhale. Vaporul de salvare Helen Peele de la Padstow a fost trimes în acest scop şi s'a întors aproape de amiază la remorcă cu Edmund Harvey după ce a plutit un timp oarecare în nesiguranţă.

Un vapor Românesc.

Dat fiind că nici o comunicaţie nu a fost şi nici nu a putut fi stabilită cu vasul, nu s'a putut şti nici portul de plecare şi nici destinaţia, deasemeni dacă a suferit pagube la maşină etc., din cauza dificultăţilor în care se găsea. In tot timpul zilei o mare mulţime se adunase la Pentire şi s'au simţit fericiţi toţi când au văzut vaporul luându-şi drumul. Vaporul se numea *„Bucureşti"* construit la Glasgow, de 2269 tone şi aparţinând Serviciului Maritim Român. Portul de înregistrare Brăila.

Bărcile de salvare la larg.

Un corespondent din Padstow constată: La 8.30 a. m. s'au asvârlit rachete pentru echipagiile bărcilor de salvare Helen Peele şi a vaporului de incendiu Edmund Harwey. S'a primit ştiri din Newquay ca un mare vapor a cerut ajutor din acest loc. O puternică briză de N. N. W. a suflat toată noaptea şi marea era foarte agitată. Echipajul vasului de salvare s'a îmbarcat la Hawker's Cove, la două mile de Padstow şi după ce s'au îmbrăcat în mantale impermeabile şi s'au încins cu centurile de salvare s'au dus la bordul vaselor lor. După ce remorca a fost asigurată cele două vapoare de salvare au părăsit Padstow la 9.20 a. m. mergând spre West. Ele au întâlnit o mare foarte rea cu valuri brizante şi au avut o trecere foarte grea împrejurul Padstow-ului şi Trevose Head.

Vapoarele de salvare s'au întors îndărăt tocmai când a început să se întunece şi s'au îndreptat spre locurile lor de amaraj la Hawker's Cove. Ele nu au fost de nici un serviciu vaporului care a fost văzut îndreptându-se spre Nord sub propria-i presiune. Furtuna s'a moderat considerabil. *„Bucureşti"* a ajuns la Falmouth Marţi dimineaţa sub propria-i presiune şi având totul la bord în regulă. El a plecat de la Bristol spre Rotterdam în balast. Nara de la ancoră îi este ruptă şi şi-a perdut şi amândouă ancorele când a scăpat de la Newquay. Inainte de a ajunge în port a fost luat la remorcă de remorcherul Dragon şi plasat dealungul cheiului de la digul de Est.

Din jurnalul:
Lake's Falmouth Packet, Cornwall
adevertiser din 20 Martie 1914.

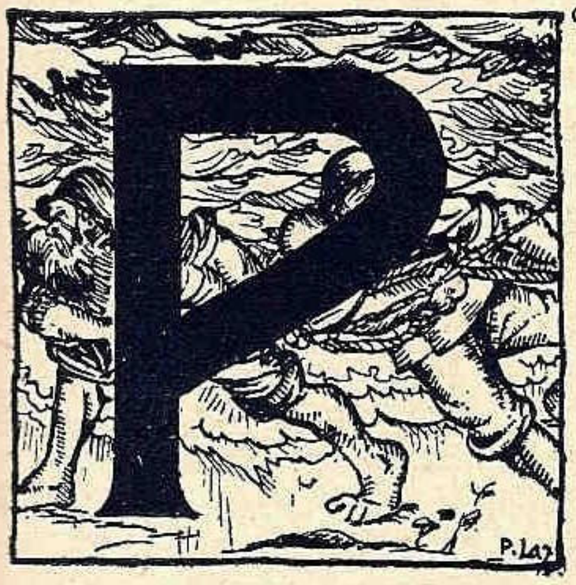
Un pericol la Newquay. Un vapor scapă de pericol şi pleacă la Falmouth.

Un mare vapor, după aparenţă nemai putând guverna şi plutind spre stâncile de la Pentire a pricinuit mari îngrijorări de teamă unui naufragiu, Luni la Newquay. Mai întâi vasul a fost zărit de către gardienii de pe coastă şi din cauza unui semnal arborat s'a crezut a fi un semnal de pericol. S'a pregătit de lansarea bandulelor iar echipagiul vaporului de salvare a fost înştiinţat să fie gata şi puţin după aceasta totul era în ordine. De la Pentire Headland o mare mulţime urmărea mişcările vaporului care după toate aparenţele trebuia din moment în moment să se sfarâme în bucăţi de stâncile din apropiere din cauza unei puternice brize. Din fericire vaporul scăpa cu ajutorul maşinei care a lucrat tot timpul pentru a mări şi mai mult puterea lanţurilor ancorelor aruncat peste bord şi care ţineau vaporul pe loc. Cel mai critic timp — Refluxul — trecuse cu bine şi la orele 5 seara vaporul a luat-o la larg sub propria-i presiune. Cu toate că nici o comunicaţie nu a putut fi stabilită între vas şi uscat s'a crezut a fi vaporul *„Bucureşti"* din Brăila. Că poziţia vaporului era considerată ca foarte nesigură se poate vedea şi din faptul că brigăzile de rachete din Newquay, Perranporth şi St. Agnes au fost toată ziua în acţiune respectivi la East Pentire, West Pentire şi Penhale dar din fericire serviciile lor nu au fost întrebuinţate. Vaporul de salvare *Helen Peele din Padstow* a fost trimis în acest scop şi sosi către *amiază cu Edmund Harvey la remorcă, dar după ce a plutit un timp oarecare în nesiguranţă s'a întors înapoi.* De la uscat nu s'a putut stabili vreo pagubă la maşină sau alt defect şi în cele din urmă şi îngrijorarea spectatorilor a dispărut îndată ce vaporul a fost văzut că-şi ia drumul dintre coastele stâncoase sub propria-i presiune. Marţi *„Bucureşti" a ajuns la Falmouth şi s'a stabilit ca vasul are un tonaj de 1485 de tone, căpitan Durmstrai (adică Dimitriu pe limba lor)* destinat de la Bristol pentru Rotterdam în balast. Vaporul a fost amarat în basinul mareei din Docuri şi s'a constatat că pagubele sunt numai la nara ancorei şi că s'a perdut *cele două ancore cu lanţul când a plecat din Pentire Head.*

The Cornish Echo din Falmouth
cu data de 20 Martie 1914

LITERATURA MĂRII

de AL. MUNTEANU



oporul românesc a început să aibă preocupări maritime, de relativ, puţină vreme. Faptul aceasta se explică prin aceia că ţărmul Mării noastre a fost puţin cercetat. Noi nu am fost un popor de mare, şi ea ne-a fost străină. Preocupaţi prea mult de ceiace ne da fertilitatea solului şi bogăţia subsolului, am neglijat ceiace trebuia să ne dea marea, prin punerea în valoare a acestor bogăţii însăşi.

Sensul cuvântului Mare, care la origine însemna pustietate, ceva vag şi teribil, a rămas şi pentru noi un pustiu de apă.

Marea Neagră, înainte de a fi un „lac turcesc" a fost un „lac moldovenesc", nu pentrucă ar fi fost înconjurată de ţinuturi moldoveneşti, ci pentrucă pe ea navigau aproape numai vase moldoveneşti, care făceau un intens comerţ cu bogata republică veneţiană. Tratatul comercial încheiat între Moldoveni şi Veneţieni, *„Statuto nautico"* reglementa navigaţia pe mare şi Dunăre până la Calafat.

Nu se ştie dacă, destinul poporului românesc nu ar fi fost altul, în Marea Neagră şi orientului Europei, dacă nu surveneau cuceririle turcilor, care au făcut ca acest frumos promiţător început al vaselor româneşti să înceteze.

Pentruca un aspect al naturii, să fie redat în literatură, trebuie ca acel aspect să fie cercetat şi cunoscut. In literatura noastră nu va fi vorba de pustiuri imense sau gheţari pentru motivul că acestea nu există în ţara noastră. Literatura nu este numai pură ficţiune, ci este şi o copie a realităţii.

Este natural deci ca noi să nu avem decât o foarte recentă literatură a mării, pentrucă până acum 50 ani marea a fost aproape complect ignorată.

Dar în sfârşit, Românul a descoperit marea, şi încearcă să o cunoască ; şi suntem siguri că, cu cât o va cunoaşte-o mai bine, cu atât o va iubi mai mult. Poporul românesc, popor de agricultori care de dimineaţă până seara stă sub arşiţa soarelui, nu poate să nu iubească marea. Această apropiere se face încetul cu încetul, şi când se vor găsi faţă în faţă, se vor înfrăţi, după cum în timpurile de bejenie se înfrăţise cu codrul.

In literatura universală, chiar, acest subiect este nou. Cei vechi, deşi populau mările cu diferitele lor zeităţi, totuşi nu s'au preocupat de ea în mod special, nu au simţit măreţia poesiei mării.

In prefaţa cărţii sale *„Poemele mării"*, Ioseph Autran spune că fiecare scenă principală a naturii terestre a dat naştere la un fel de poezie : livedele înflorite au produs idila ; câmpiile de bătae, epopeia ; ogoarele cu semănături, georgicale ; pădurile misterioase, ruinile,, vechile casteluri, balada ; oraşele au produs, satira, epigrama ; templele imnurile religioase ; cimitirele, elegia, minunile, cerului şi ale pământului, oda.

Numai marea singură, n'a produs poesia sa personală, marea singură n'a creiat poemul său.

Cele mai importante ocupaţiuni istorice ale oamenilor au fost : agricultura, răsboiul şi navigaţiunea ; agricultorul, soldatul şi matelotul au format sâmburele societăţii. Poesia a cântat pe toate tonurile agricultura şi răsboiul, dar a neglijat marea. Poesia a uitat deci, pe acea dintre ocupaţiuni ,care uneşte amplificând pericolele sforţările, lupta, curajul şi gloria, celorlalte două.

Este cu atât mai explicabil ca apariţia mării într'o literatură tânără să se facă mai târziu, cu cât chiar în literaturile popoarelor occidentale, ea a apărut destul de târziu.

Marea al cărei spectacol măreţ, a făcut totdeauna o impresie profundă, a ispitit şi pe poeţii noştri să-i cânte furia, calmul, majestatea.

Scopul acestui articol fiind arătarea a câtorva pagini de proză în care marea formează preocuparea principală, ne vom ocupa cu altă ocazie de felul cum apare marea în poesia românească.

Incercări firave şi din această cauză puţin cunoscute, dar totuşi lăudabile, sunt schiţele şi nuvelele pescăreşti ale lui *St. Basarabeanu.*

Cel prin care marea a intrat triumfal în literatura românească este *Jean Bart*. Jurnal de bord, Schiţe marine, Peste ocean şi Europolis sunt o parte a activităţii sale din acest domeniu. „Prin Jean Bart a pătruns în literatura noastră de lanuri şi păşuni candida navă cu pânzele desfăcute".

Eroii săi sunt marinari cu voinţi oţelite, cu pasiuni arzătoare puşi în mediul cosmopolit al Sulinei. Emoţiile, gusturile şi obiceiurile lor le vedem admirabil redate.

...înfrăţind cerul cu marea.

„In Europolis, apa sărată a mării se amestecă cu lacrimile eroilor, decorul vast al apelor serveşte ca pânză uriaşă peste care se desfăşoară acţiunea". Sufletul omenesc redat în acest roman este ca o mare care nu cunoaşte calmul.

Iată un spectacol marin din această carte :

Se crăpa de ziuă. O pâclă, rece, lăptoasă, învăluia orizontul, înfrăţind cerul cu marea. Din haos isbucnea sinistru, la intervale reguiate, mugetui gcamandurii chinuită de valuri...

Sau :

Seara de toamnă cădea mohorâtă, jilavă de umezeala sărată a mării. Ude, negre, luceau cheiurile de piatră, dealungul portului gol. Stoluri de goelanzi, veneau grăbiţi din larg, atingând crestele valurilor cu vârfurile aripilor. Şi ţipetele lor stridente anunţau furtuna care venea din urmă.

Dar nu numai un marinar care a trăit o viaţă întreagă pe mare,

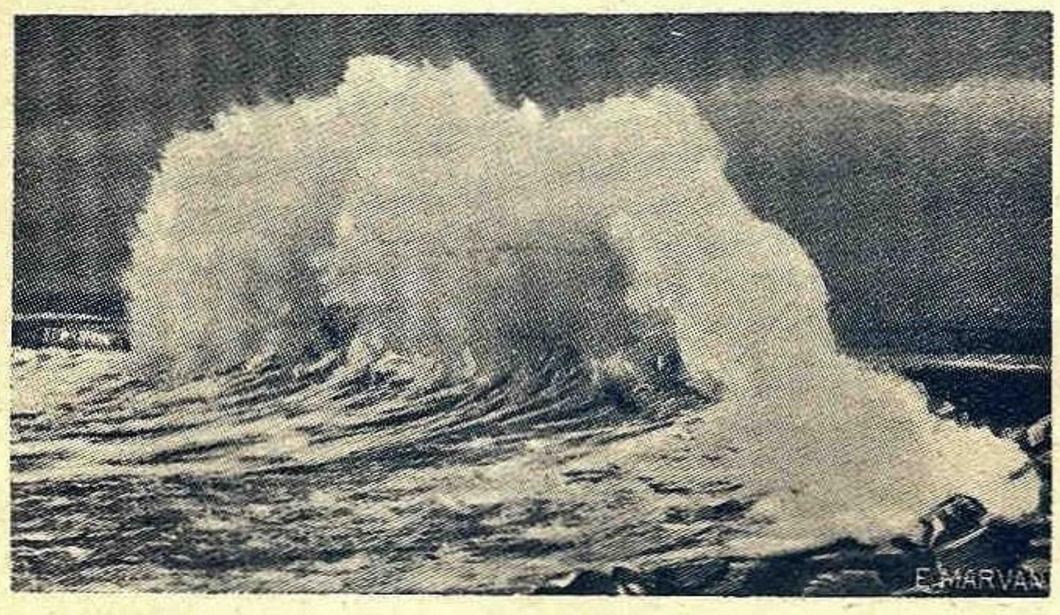
e un iubitor al mării, ci chiar şi din acei care au venit mai puţin în contact cu ea.

D-nii *Emanuel Bucuţă şi Apostol Culea,* conducătorii Fundaţiilor Regale sunt nişte pasionaţi iubitori ai mării. *„Maica Domnului dela Mare"* este titlul unei cărţi a d-lui E. Bucuţă, în care eroii sunt înfrăţiţi cu marea şi sufletul le este tot aşa de sbuciumat ca şi marea pe timp de furtună. In această carte priveliştea şi aspectele mării sunt redate impresionant şi câteodată destul de straniu.

Iată pasagiul care justifică titlul acestei cărţi: „Uriaşă în faţa ei şi ridicându-se din valuri o Maica Domnului a mării umplea noaptea şi o aştepta. Fâlfâia din văluri de spume şi din rochi de besnă, dela fundul negru până la stele, cu Calea Laptelui ca o eşarfă pe piept şi pe poale, dintr'un jeţ, ghintuit în rubine şi safire". (pag. 198).

Iată şi o evocare halucinantă a mării:

„Prin îndelenicirile ei grăbite Marea asvârlea la răstimpuri, cu bubuit de cutremur, câte o trombă de spumă. Intârzia puţin dealungul digului ros de ani şi de ameţeală, albă ca o vedenie a adâncului venită în cercetare, şi se retrăgea susurând. Smaranda se întrerupea ca să se apropie de margine şi să se uite. O altă trombă urma, se avânta peste capul ei înaltă şi subţire, în chiparos de zăpadă cu răsfrângeri de aur, care o umbrea o clipă şi se surpa după cealaltă. Zidăria asta pusă pe stânci şi ridicată împotriva bătăei apei avea şapte, opt metri. Bătaia apei o întrecea. Mirosea o oarecare hulă în creştere, cu valuri de mare lungime.



... cu clocotul ei negru.

....Marea o împresura de pretutindeni, cu clocotul ei negru, se repezea pe dedesupt, o sălta pe-o creastă şi o scăpa scurt, ca trasă de funie, într'o prăpastie mincinoasă.

Părintele Gr. Pişculescu (Gala Galaction) în schiţa *„La ţărmul mării"* precum în romanul *„Doctorul Taifun"* are frumoase descripţii şi reverii la ţărmul mării.

„După două sute de paşi o bară albastră, ca de oţel, apare între acoperişul de olane al Cazinului şi micul promotoriu de alături. E marea. Bara de oţel se face mii de bare; barele se întind ca fulgerul şi deodată, între ţărmul desvălit şi orizontul care era o simplă lamă albastră, sclipeşte imensitatea, palpită nesfârşirea. Cu ce ai putea să asemeni acel noian fluid, când verde, când albastru, când argintos, când plumburiu, când amestecat din toate aceste tonuri şi mereu fără tihnă, mereu încercat şi înfiorat de schimbările cerului ale cărui faze luminoase le resfrânge clipă cu clipă, mereu strâns de stavila ţărmului, în ale cărui mii de băi murmură sau suspină, se vaită sau bubue! Cu ce măsură verbală convenită ai putea să redai impresia covârşitoare care îneacă sufletul, în faţa fluidităţii atâtui argint, atâtor peruzele şi smaralde. Uluit de sbuciumarea uriaşă pe care o ştii mai largă decât zarea şi alunecând departe pe sub zare, simţi nevoia să-ţi întorci privirea spre ţărmul mărginit şi nemişcat...

Noianul apelor desfăcea sub astrul zilei o plasă de argint licăritoare şi mobilă, întinsă dela ţărm şi până în zare... Iar sub acest aspect în care norii cerului, claritătile şi modificările văzduhului se regăseau ca într'o oglindă, marea îşi trăia eterna-i epopeie, îşi resfira diamantele şi mângâia tristeţa inimii. Valuri după valuri veneau din larg şi în veci neobosite şi în veci la fel unul cu altul plesneau marginea băii"...

Intr'un *„Itinerar de călătorie pentru uzul Bucureştenilor"* al apreciatului romancier *Camil Petrescu,* marea este descrisă mai modernist şi comparaţiile sunt mai plastice. După ce spune că tot ceiace citise despre mare înainte de a o vedea nu se semăna deloc cu ceiace era în realitate, iată cum o descrie:

„Suntem pe o tavă lichidă de oţel, mai mult neagră decât verzue, marea din acest luminat de ziuă. Cel mai isbitor lucru mi s'a părut circomferinţa netă, puternică, geometrică a orizontului.

„Era altceva. Mai mult încă deosebită, de cele convenite, era cu raza cam de un kilometru. Tava e parcă sub un clopot limpede, aerian, iar noi în mijloc, ca un obiect pus la păstrare... Priveliştea e nemai văzută de parcă am călători toţi pe o mică planetă lichidă, din cele perdute în spaţiile interstelare. Atât de nemişcată şi dură e circonferinţa orizontului, la întâlnirea cerului cu marea că îţi porţi privirea pe ea, de jur împrejurul vasului ca pe o linie a destinului.

„Apa mării e grea şi frământată ca o lavă cosmică. Nu face nici o spumă, ci încheagă numai ochiuri, ca nişte cratere lichide şi necontenit mişcătoare în larg. Dacă te uiţi mai bine nu mai vezi cratere, ci moviloaie negre care cresc, se încălecă şi se prăbuşesc. Tălazuirea mării, aici în larg, unde e poate sub noi o adâncime cât din vârful Caraiman până la gura Buşteni, e greoaie şi lunecoasă în acelaş timp...."

(Rapid Constantinopol-Bioram pag. 14).

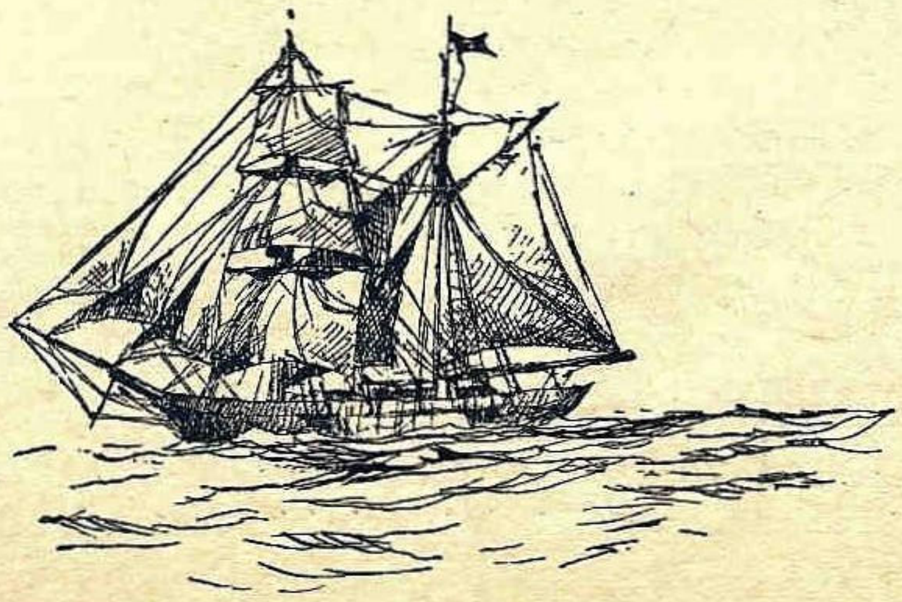
Inainte de a încheia această simplă şi incomplectă privire asupra literaturii mării, trebue să amintesc şi pe scriitorul călător Mihail Negru, care în peregrinările sale pe apă, a avut ocazia să admire multe spectacole măreţe, aşa cum numai pe mare se pot vedea.

Pasagiul ce urmează este din volumul d-sale *„Spre America de Sud".*

„Soarele a apus, într'o glorie de lumini fantastic încrucişate deasupra acestei feerii. Cerul şi-a desfăcut fundul, vânturându-l, şi prefăcându-şi adâncurile, turnându-le în noi şi uimitoare mii de forme...

Am văzut soarele plecând încet, cu majestate, străbătând eterice straturi de mozaic scânteetor şi mătăsos. I-am văzut lăncile de aur aprins, curgând spre apele adânci şi nemărginite, înfiorând un formidabil decor rânduit cu cea mai generoasă şi mai uimitoare imaginaţie de artist... Am stat îngândurat, în faţa cerului plin de atâtea grandioase şi inutile minuni, în care divinitatea îşi scrie numele deasupra oceanelor".

Trenurile încărcate care duc în fiecare zi, în timpul verii, pe cei ce vor să se recreeze pe ţărmul mării şi amenajarea cât mai modernă a plajelor noastre, va avea drept rezultat trezirea interesului public pentru marea şi binefacerile ei.



Marea, în... cinematografele româneşti

— Un lucru trist, care însă vă va face să râdeţi —

Titlul de mai sus nu se referă la visul, — irealizabil încă cine ştie câtă vreme, — de a vedea fixate, de un operator artist, frumuseţile Mării noastre.

Balcicul, coasta, Kaliacra, Constanţa şi vecinătăţile ei, fiecare în parte o minune, — atunci când cineva ştie să le privească, — e de mirare că n'au ispitit până acum pe regisorii, mai mult sau mai puţin iluştri, cari cată să creeze şi să dirijeze viitoarea creaţiune cinematografică română.

Frumuseţile incomparabile ale Deltei noastre au trebuit să vină germanii să le înregistreze, ca mai pe urmă să le privim şi noi, ca pe o noutate, în revistele germane! In ce priveşte filmele „româneşti", realizate până azi, am fi fost mai recunoscători domnilor realizatori dacă ar fi renunţat. Pentrucă toată lumea e de acord că, atunci când n'au fost o adevărată ruşine, acele filme au fost sub-mediocre. Repetăm, însă, titlul de mai sus nu se referă la această ordine de idei.

Voim să relevăm ignoranţa aproape generală, şi totdeauna revoltătoare, mai ales în materie de viaţă maritimă, a lumii negustoreşti care trăieşte de pe urma filmelor. Traducerile titlurilor, la filme, rănesc profund cel mai elementar bun simţ, şi dovedesc nu numai o nescuzabilă necunoaştere a limbii româneşti, dar şi un vădit şi de neiertat dispreţ pentru limba noastră. Dacă pentru cuprinsul şi pentru forma explicaţiilor, la filme în genere, autorii lor ar merita să fie imediat trimişi la şcoala de adulţi, când e vorba de explicaţiile filmelor cu caracter marinăresc ele sunt pur şi simplu profund ilariante.

Cititorii noştri ştiu, probabil, că pe toate navele militare, dimineaţa la răsăritul soarelui, se ridică, cu o solemnitate deosebită, pavilionul naţional, care, cu aceleaşi onoruri, şi în faţa gărzei adunate la front, se coboară seara, la apusul soarelui. Sifleele dau onorul, la ridicarea şi la coborârea pavilionului, iar pe cuirasate cântă şi muzica militară.

S'a reprezentat la Bucureşti, într'o mare sală, un film marinăresc, de producţie franceză.

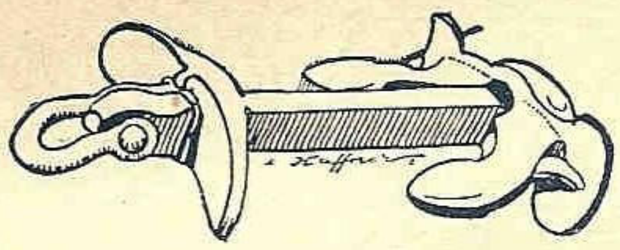
In momentul când, pe bastiment, se ridica pavilionul, ofiţerul de cart comandă onorul, cu formula consacrată în marina franceză : — *„Attention aux couleurs!"*

Ştiţi cum a tradus, în româneşte, negustorul român, acest ordin ?...

L-a tradus cu cuvintele : — *„Feriţi-vă de văpsea!"*

Dacă lucrul n'ar fi cu desăvârşire trist, ar trebui să ne facă să hohotim de râs, şi... să luăm de urechi pe un asemenea traducător.

Nu sunteţi de părerea noastră ?... N.



Spicuiri din „Les Travailleurs de la Mer"

Marea şi femeea.

„In anumite locuri, în anumite ore, a pprivi mareea e o otravă. E ca şi cum ai privi uneori o femee".

„Cine ştie să conducă o barcă, ştie să conducă şi o femee.

Navigaţia

Marea, complicată cu vânt este un mănuchi de forţe. O navă este un mănuchi de maşini. Forţele sunt maşini infinite, maşinile sunt forţe limitate. Intre ambele organisme, unul inepuizabil, altul inteligent, se angajează acea luptă care se numeşte navigaţie.

O voinţă într'un mecanism este cumpăna infinitului. Infinitul conţine şi el un mecanism. Elementele ştiu ce fac şi încotro se duc, nici o forţă nu-i oarbă. Omul e dator să spioneze forţele şi să caute să afle intinerariul lor.

Până când legea va fi găsită, lupta e continuă şi, în această luptă, navigaţia cu aburi e un fel de victorie perpetuă pe care geniul uman o repurtează în orice oră asupra mări. Navigaţia cu aburi are meritul că disciplinează nava! Diminuează supunerea faţă de vânt şi sporeşte supunerea faţă de om.

Puterea nimicitoare a valurilor.

Nu există fiară care să-şi sfâşie prada mai mult ca marea. Apa este plină de ghiare. Vântul muşcă, talazul devorează ;valul este un bot. Sfâşiere, strivire. Oceanul loveşte cu aceiaşi labă ca şi leul.

Năruirea navei oferă particularitatea amănunţimei şi a meticulosului. O furtună groaznică. Multe lucruri păreau făcute cu dinadinsul. Iţi venea să spui : Ce răutate! Fracturile bordurilor erau sfârtecate cu artă. Aceste ravagii caracterizează ciclonul. A ciopărti şi a şlefui iată capriciul acestui devastator enorm. Ciclonul are iscusinţi de călău. Dezastrele provocate de el par cazne. Ai impresia că e îmboldit de o vrăjmăşie ; îşi rafinează chinurile ca un sălbatec. Diseacă, nimicind. Torturează, se răzbună, pune josnicie în tot ce face.

Cicloanele sunt rare în climatele noastre şi, sunt cu atât mai primejdioase cu cât sunt mai neaşteptate. O stâncă poate face să se răsucească în juru-i o furtună. Probabil că vijelia se învârtise în jurul stâncilor şi că se năpustise deodată ca o trombă, ceeace explică zvârlirea navei la o atare înălţime printre stânci. Când ciclonul se umflă, un vas nu cântăreşte la vânt mai mult decât o piatră în praştie.

Nava avea răni de trup tăiat în două; un trunchiu deschis din care se revărsau sfărămăturile ca nişte intestine. Fringhiile pluteau şi se înfiorau ; lanţurile se legănau, tremurânde ; fibrele şi nervii vasului spânzurau. Ce nu era frânt, era deschiolat.

Valul scuipa de jos peste ruina jalnică.

Darea de seamă pe 1934 a Ligii Navale Române

Duminică 31 Martie a avut loc în sala de arme a Cercului Militar din Bucureşti Adunarea generală a Ligei Navale.

Prezidează d. Amiral *I. Coandă,* vicepreşedintele L. N. R. D-sa arată că adunarea a fost convocată în termenul prescris de statute şi cu aprobarea M. S. Regelui, preşedintele activ, ca atare declară şedinţa deschisă.

D. Comandor *Negulescu Aurel* secretarul general dă citire dării de seamă publicată în No. 2—3 al revistei.

La capitolul „Patronul Marinei", d. *Amiral Bălănescu* aduce mulţumiri pentru semnalarea cuvântărilor ce s'au ţinut la Constanţa şi în cari s'au arătat lipsurile Marinei.

Anul acesta, din cauza crizei financiare, lipsurile sunt şi mai mari, în special aceia a combustibilului, ceiace stânjeneşte formarea echipajelor prin cât mai dese eşiri la larg. Numai cu cinci ore pe săptămână pregătirea de război nu poate fi cea dorită. Intr'o ţară cu petrol, vasele noastre nu se pot mişca. Resursele bugetare fiind comprimate, roagă L. N. R. a găsi o modalitate ca pe alte căi să se poată procura combustibilul necesar.

D. *Amiral Coandă* îşi exprimă atât mulţumirea pentru încrederea pe care d. Comandant al Marinei o are în puterea Ligii, cât şi durerea că, pentru ca o navă să se miste, trebue ca M. S. Regele să dăruiască din caseta sa particulară mijloacele. Atât revista cât şi Liga se pune cu totul la dispoziţie spre a găsi modalităţile de împlinire.

D. *General Todiceanu:* e dureros ca la o bogăţie ca a noastră Marina Regală să nu aibă combustibil. E o ruşine naţională. Liga Navală e datoare să caute toate mijloacele ca să aibă la dispoziţie sute de milioane, nu de mii ca acum, pentru a ajuta efectiv desvoltarea marinei. Propune să se înfiinţeze un timbru al Marinei, ca şi acela al aviaţiei.

D. *Amiral Coandă* mulţumeşte şi făgăduieşte că va face ecoul acestor doleanţe.

La Capitolul *„Cercetăşia şi Pregătirea Premilitară"* d. Amiral Bălănescu arată ce a făcut pentru obţinerea unui teren la Mamaia. Primăria din Constanţa s'a arătat foarte dispusă a ceda un teren.

La cap. *„Insula Şerpilor"* d. Amiral Bălănescu aduce mulţumiri tuturor care şi-au manifestat dragostea pentru străjerii dela insulă donând cărţi pentru bibliotecă şi bani pentru radio.

La cap. „Societate Nautică" *d. Iliescu Brânceni* anunţă că s'a înfiinţat un yacht club „România" care va activa în legătură cu L. N. R. Clubul va activa la Snagov şi a căpătat licenţa construcţiei de bărci standard „Olimpia".

D. Amiral Coandă salută cu bucurie noul club şi-şi exprimă regretul că nu a avut cunoştinţă mai de vreme, spre a raporta M. S. Regelui.

D. Comandor Gh. Coandă e surprins că personalităţile de seamă care fac parte din Ligă nu sunt presente. Stărue pentru o cât mai activă propagandă în masele poporului, nu numai în porturi, ci şi în interiorul ţării.

D. Amiral *Coandă* şi *Bălănescu* arată că aceasta este rolul tineretului, ca prin vigoare şi entusiasm să lucreze în spiritul L. N. R.

D. *general Todicescu* vorbind de tineret, arată că dacă intenţiunea e o mişcare particulară cu titulatura „tineret", acţiunea va fi difuză şi nu în scopurile urmărite de Ligă.

D. Avocat *Lambescu* arată avântul cu care tineretul a lucrat şi lucrează pentru propaganda maritimă.

D. Ing. *N. Georgescu* citeşte raportul cenzorilor, după care adunarea dă descărcarea de gestiune pe 1934.

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii cenzori însărcinaţi cu verificarea gestiunei financiare a Ligei Navale Române, Asociaţie pentru propaganda, orientarea şi apărarea intereselor pe apă, ne-am întrunit la sediul asociaţiei şi procedând la verificarea gestiunei pe anul 1935, am constatat că atât exactitatea valorilor cât şi ţinerea în regulă a registrelor de contabilitate şi cassa, precum şi toate piesele justificative de cheltueli s'au făcut cu aprobările legale.

Verificând amănunţit situaţia veniturilor şi cheltuelilor rezultă după cum urmează:

Soldul anului precedent 1933		Lei 1.275.431
La care se adaugă:		
1. Incasat din plasare diverse broşuri, insigne, albume, etc.	Lei 211468	
2. Incasat din chete la serbarea de Ziua Marinei	„ 107288	
3. Incasat din Cotizaţii	„ 105429	
4. „ „ Subvenţii	„ 67500	
5. „ „ Cota Secţiilor	„ 41935	
6. „ „ Donaţii	„ 580	
7. „ „ Revista Marea Noastră . .	„ 309149	843.359
TOTAL		2.118.780
Din care se scad:		
1. Cheltuelile generale	Lei 408631	
2. Tipăritul revistei	« 353592	
3. Remize încasatorilor la Secţii şi Centrala	« 49507	811.730
Rămâne un fond de		1.307.050
Care se cumpune din:		
1. Sume ce avem de încasat dela Secţii pentru diverse	Lei 794525	
2. Sume ce avem de încasat dela Căpităniile de port	„ 69154	
3. Sume ce avem de încasat dela Diverşi	„ 40425	904.140
4. Un fond în numerar depus la Cassa de Depuneri		310000
5. Mobilier		22900
6. Un fond la Banca Comercială Italiană Română		3260
		1.240.264
7. Sold în cassă la 31 Decembrie 1934		66.689
TOTAL		1.307.050

Prezentându-vă această situaţie de care suntem foarte mulţumiţi vă rugăm Domnilor Membri să binevoiţi a da descărcare Comitetului de acţiune de gestiuuea sa pe anul 1934.

Sunt proclamaţi: Vice Preşedinte de onoare d Gr. Dumitrescu, guvernatorul Băncii Naţionale şi ca membrii de onoare d. senator Apostol Popa, farmacist Grozea şi d-na Minulescu.

Sunt cooptaţi în comitetul central d. C-dor Georgescu I., Negru Mihail, C-dor Blebea şi C-dor Constantinescu.

Cotizaţia anuală şi cota secţiilor rămâne a se fixa de comitetul central. In ceeace priveşte revista, d. *Amiral Niculescu* şi *Roşca, Daia,* dau diferite păreri, iar d. Cdor Fundăţeanu arată ce pe deoparte revista trebue să se prezinte bine, pe de alta fiecare membru trebue să o citească.

Chestiunea revistei va fi studiată de o comisiune specială.

Sunt aleşi cenzori d. Ing. Georgescu, Av. Pantazi şi Consilier Papadat, iar ca supleanţi Ing. T. Gâlcă, Ing. Ghica şi N. Georgescu.

La urmă se dă următoarea telegramă către M. S. Regele, Preşedintele activ:

Adunarea generală a Ligei Navale întrunită azi 31 Martie în localul Cercului Militar, luând în discuţiune chestiunile la ordinea de zi, după ce le-a votat, prin mine respectuos aduce prinosul lor de recunoştinţă M. V. îndrumătorul şi Preşedintele activ al Ligii.

Să trăiţi Majestate, să trăiască dinastia.

Preşedintele Adunării şi Vice Preşedintele Ligei
Contra Amiral I. COANDĂ

La care M. Sa a binevoit a răspunde:
Vice Amiral rez. Coandă L. N. R.
Mulţumesc pentru sentimentele Ligei Navale.

CAROL II

Din activitatea secţiilor.

Din darea de seamă expusă în adunarea generală, s'a arătat pe scurt situaţia secţiilor. Ne facem o plăcută datorie a reda pe scurt punctele esenţiale ale acestei activităţi.

SECŢIA CONSTANŢA, *preşedinte d. Amiral P. Barbuneanu.*

Secţiunea cea mai rodnică şi harnică a L. N. R. este fără îndoială Secţiunea Constanţa:

Prin toate mijloacele conducătorii acestei secţiuni a căutat să răspândească dragostea de mare.

Astfel s'au organizat 2 excursiuni pe mare cu navele S. M. R. a căror rezultate morale şi materiale au fost din cele mai satisfăcătoare.

Atât la serbările dela 15 August, dela ziua apelor cât şi la toate marile concursuri nautice ce s'au organizat, Secţiunea a dat concursul său moral şi material pentru încurajarea sportului înotului.

La Jamboreea cercetăşească ce a avut loc în cursul anului 1934 la Mamaia această secţiune a dat un nepreţuit concurs.

Cu prilejul zilei apelor secţiunea a organizat sărbătorirea acestei zile, reuşind să creieze în masele publicului şi în deosebi în tineret, viitorul conducător de mâine al rostului ţării noastre, tradiţia acestei zile simbolice.

Cu ocazia expoziţiei organizată de O. N. E. F. la Bucureşti, secţiunea a contribuit cu material nautic la răspândirea scopurilor urmărite de L. N. R.

Secţiunea, graţiei câtorva membrii generoşi şi înţelegători şi-a sporit biblioteca formând din ea un instrument de propagandă.

Deasemenea şi cu muzeul marinei înfiinţat în 1933.

Secţiunea şi-a trimis în 1934 un delegat — d. av. Dan Alecu la serbările „zilei mării" în Polonia care s'a întors cu multe observaţiuni care nu vor putea fi decât folositoare pentru activitatea de viitor.

In general această secţiune a avut satisfacţia de a încheia anul 1934 cu rezultatele cele mai pozitive şi promiţătoare.

SECŢIA GALAŢI, *preşedinte d. Sărăţeanu.*

Primul port al ţării la Dunăre a contribuit şi el într'o mare măsură la răspândirea în massele poporului a scopurilor ce stau la baza L. N. R., activând când s'a ivit ocazia.

Astfel atât de Ziua Apelor cât şi de S-fta Maria s'au organizat serbări a căror rezultat moral şi material a fost satisfăcător.

Nu putem trece cu vederea gestul de mare filantrop al d-lui D. Grozea din comitetul de Direcţie al acestei secţiuni care în acest an a donat secţiunei 2 şalupe cu motor din care una ca un omagiu pentru donator a fost botezată de Ziua Apelor cu numele donatorului.

Graţie gestului mărinimos, această secţiune şi-a sporit mijloacele de propagandă pentru binele acestei instituţiuni.

SECŢIA OŢELEC PUSTINIS, *preşedintele d. V. Toma.*

Secţiunea aceasta merită toate laudele pentru activitatea ce continue a depune în minusculul orăşel de pe malurile canalului Bega cu toate greutăţile ce întâmpină.

Astfel şi-a înfrumuseţat strandul, şi-a cumpărat o barcă, a creat o şcoală de înnot şi pescuit, a organizat serbări de Ziua Marinei şi a Apelor şi excursii în Jugoslavia care nu au făcut decât o bună propagandă pentru scopurile L. N. R.

SECŢIA SILISTRA, *preşedinte d. General Todicescu.*

Această secţiune şi-a schimbat comitetul de direcţie care în prezent se compune din:

D. general Todicescu, preşedinte,
D. Gh. Niculescu, vice preşedinte
D. Lt.-Col. Cezar Petre membru,
D. D. Birţu D. Secretar.
D. S. Sarchissian casier,
D. I. Teodoru, d. H. Placicof, cenzori.

In cursul anului 1934 s'au dat serbările obişnuite de 15 Aug. ziua Marinei şi de Ziua Apelor.

Această secţiune a mai luat hotărârea să construiască la malul Dunărei un strand care pe lângă binele ce-l va face populaţiei va fi un instrument de propagandă şi de mărire a fondurilor.

SECŢIA SULINA, *preşedinte d. general medic Panaitescu.*

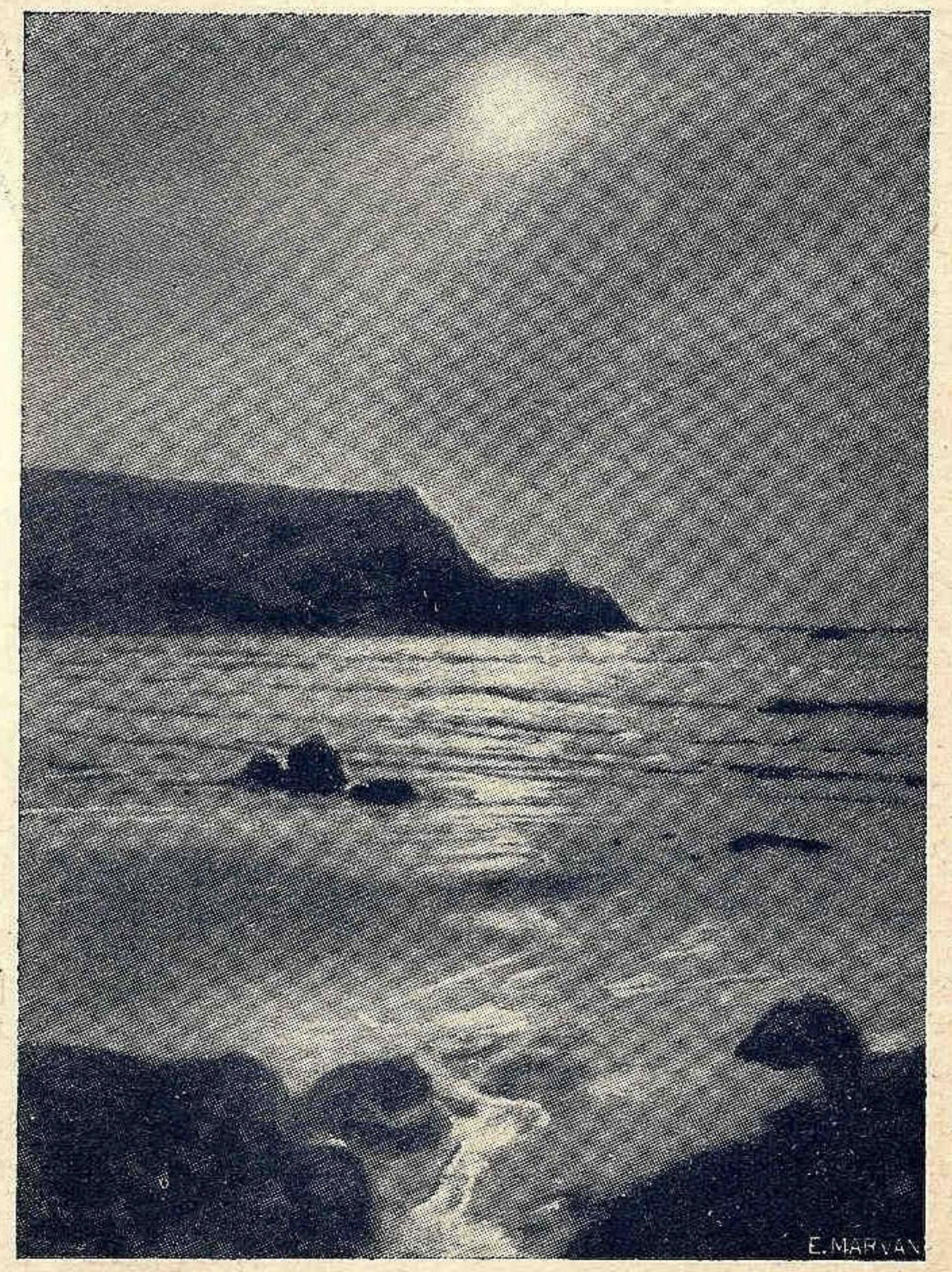
In ziua de 17 Martie s'a dat un bal iar la 13 Aug. o reprezentaţie teatrală care pe lângă agreementul procurat populaţiei acestui izolat port, a contribuit la mărirea fondurilor secţiunei.

Serbările date de Ziua Marinei şi de Ziua Apelor au decurs aşa cum s'a arătat în dările de seamă respective.

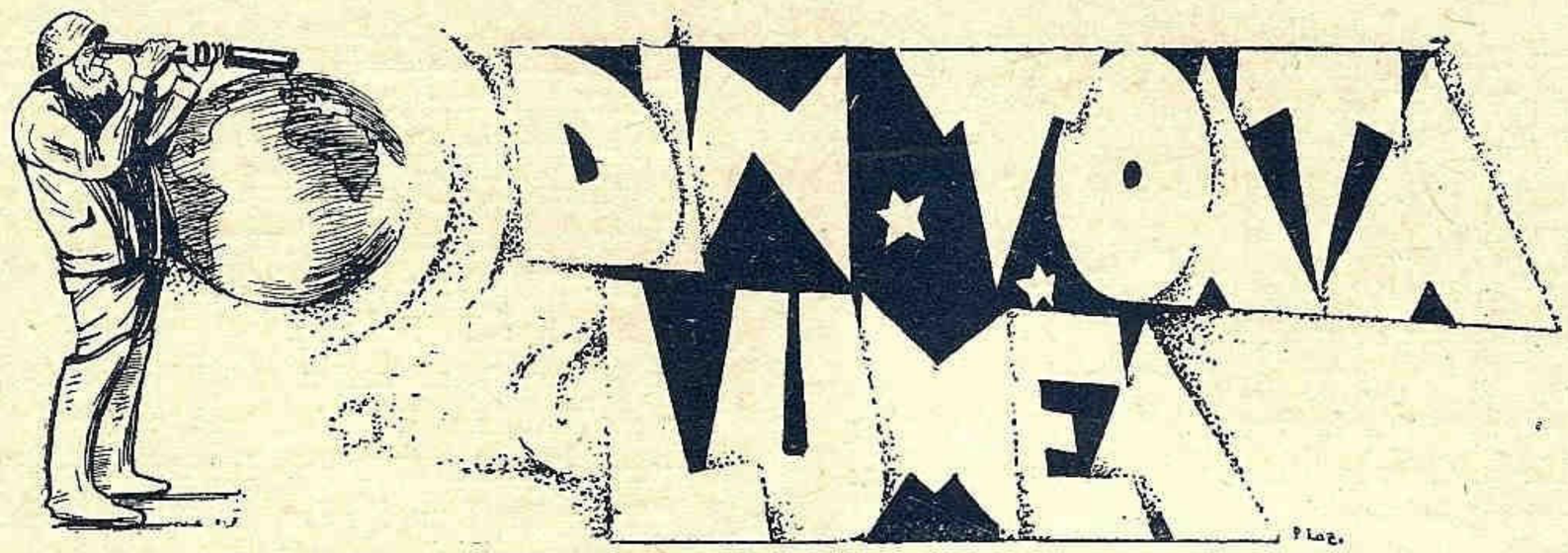
La 13 Mai s'a făcut un parastas pentru Jean Bart — fostul secretar general al L. N. R. care şi-a petrecut o bună parte din viaţă în acest port pe care l'a descris atât de frumos în scrierile sale.

Trebue să menţionăm şi lăudabila grijă, pe care această secţiune a arătat-o marinarilor de pe insula Şerpilor pentru a căror gospodărie s'a hotărât a li se complecta mobilierul.

In rezumat această secţiune este una din cele mai harnice şi bine organizate secţiuni ale L. N. R.



Colţul stâncos ce era să fie mormântul cargoboatului *Bucureşti.*



Abordajul crucişetoarelor Hood şi Renown

No. 2711 al revistei *„Le Yacht"* dă detalii asupra abordajului dintre crucişetoarele de bătălie engleze *Hood* şi *Renown*, întâmplat în apropierea coastelor Spaniei la 23 Ianuarie.

Găsim interesant a pune în curent pe cititorii noştri despre acest abordaj întrucât abordajul între 2 vase de război se întâmplă foarte rar şi pentru că în cauză e una din navele de război cele mai puternice din lume.

La 22 Ianuarie, contra amiralul *Bailey*, comand. diviziunei de crucişetoare de bătălie fiind la ancoră semnalează navelor din subordinele sale:

„Mercuri 23 Ianuarie diviziunea de crucişetoare în momentul când se va afla la 2 mile de farul insulei *Salvora*, *Hood* va lua drumul 192° iar *Renown* 254°, cu viteza 12 noduri.

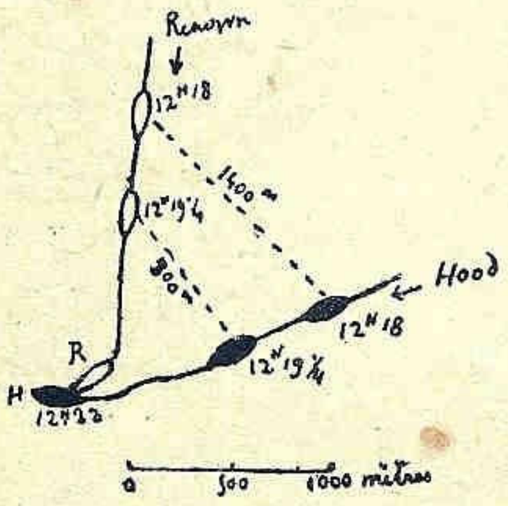
La 10 h. 50 m., ambele nave vor veni în drum 223° şi vor executa un exerciţiu de înclinare. După acest exerciţiu, ambele nave vor lua respectiv drumul 254° şi 192° spre a se ralia. *După raliere* ambele vor lua drumul 180° cu viteza 12 noduri".

Exerciţiul a fost executat conform ordinului dat şi se semnalase către 11 h 35 m. sfârşitul său.

Navele luase drumurile ordonate şi se apropiau una de alta ajungând la 12 h. 18 m. la circa 1500 metri cu tendinţa de a-şi păstra acelaş drum. Amiralul, care era pe Hood, văzând că *Renown* nu manevrează ca să vină în pupa sa, ridică semnalul: „Linie de şir naturală, drum 254°, viteza 12 noduri".

La 12 h. 20 semnalul se terminase iar la 12 h. 22 m. *Renown* abordă pe *Hood* în pupa tribord.

Avaria produsă la ambele nave nu au pus navele în pericol, însă le-au imobilizat pentru un timp oarecare în Arsenal.



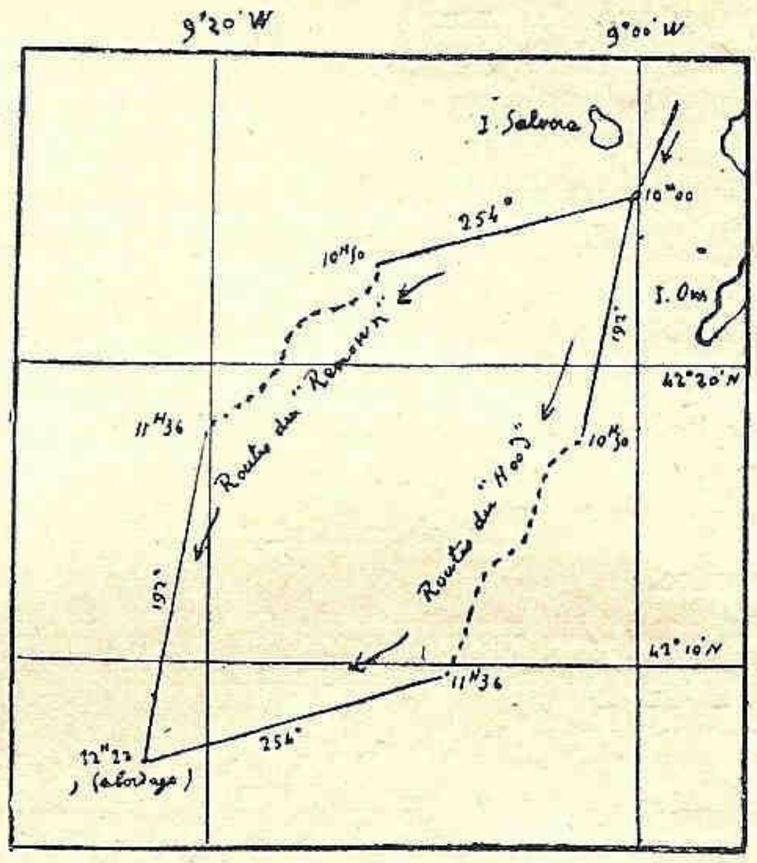
Drumurile reale urmate de ambele nave.

Văzând pericolul abordajului ambii comandanţi au manevrat. *Renown* la 1000 m. de *Hood* a stopat şi a pus cârma banda dreaptă, iar la 400 m. a pus ambele maşini pe drum înapoi. Hood a venit mai întâi la stânga cu 15 noduri cercând să treacă înaintea lui Renown, apoi constatând că manevra i-ar apropia pupa de Renown a pus cârma banda dreaptă şi maşina toată viteza, un minut înaintea abordajului.

Graţie acestei manevre care nu putea totuşi evita abordajul, efectele ciocnirei a fost diminuate.

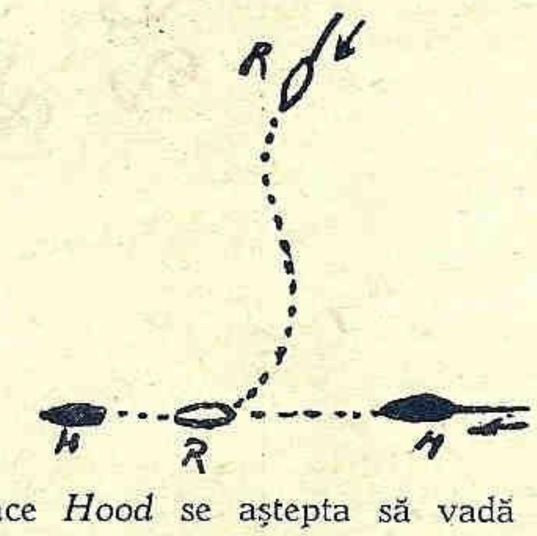
Acuma, cauzele abordajului:

Renown aştepta să vadă pe *Hood*, luând 180° înainte de raliere, astfel ca ambele să urmeze apoi acest drum.

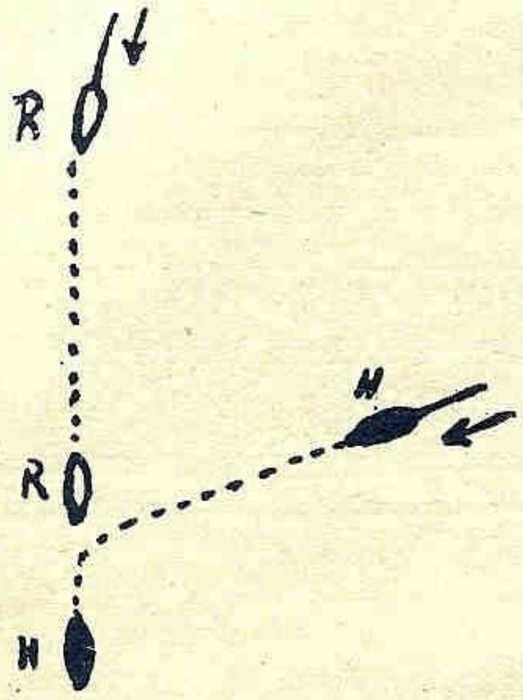


Exerciţiul celor 2 crucişetoare.

In acest scop el aştepta să vadă pe *Hood* venind la stânga, şi să-l urmeze. Numai când abordajul era iminent, a manevrat ca să-l evite.



Ceeace *Hood* se aştepta să vadă că face *Renown*.



Ceeace *Renown* se aştepta să vadă că face *Hood*.

La rândul său, *Hood* a interpretat semnalul amiralului în sensul că drumul de 180° va fi luat după raliere. El se aştepta prin urmare să vadă pe *Renown* manevrând astfel ca să vină în pupa sa, în drumul pe care *Hood* îl urma.

Şi tot astfel fusese şi intenţia amiralului *Bailey*. Numai când a văzut că *Renown* nu intenţionează să facă această manevră, a semnalat, „linie de şir naturală, drum 254°..."

Prin urmare abordajul a avut loc dintr'o greşită interpretare a unui semnal şi pentrucă fiecare din comandanţi aştepta ca celălalt să aibă iniţiativa unei manevre.

Bine înţeles că atât contra amiralul *Bailey*, cât şi comandanţii lui *Hood* şi *Renown* au fost traduşi în faţa consiliului de război care a avut să-i judece în zilele de 26, 27, 28 Febr. a. c.

Intrebările la care a trebuit să răspundă consiliul în ceeace priveşte pe contra amiralul *Bailey* au fost următoarele: 1) Deşi se semnalase drumurile exacte a fiecărei nave, era de datoria contra amiralului *Bailey*, ca înainte de 12 h. 20 m. să mai facă un nou semnal lui *Renown* de reluarea locului său? 2) Când cele 2 nave erau la circa 1400 m., contra amiralul *Bailey* ar fi trebuit să dea ordin Comandantului lui *Hood* să manevreze spre a se depărta de *Renown*, sau să mărească viteza dacă ar fi fost necesar?

Consiliul de război a răspuns *NU* la ambele întrebări şi-a achipe contra amiral *Bailey* care şi-a justificat atitudinea şi acţiunile sale prin faptul că în vederea antrenamentului pentru război, semnalele trebue reduse la exerciţii la minimum şi că la orce exerciţiu, după terminare, *Renown*, venea să-şi reia locul în pupa lui *Hood* orcare ar fi fost drumul pe care acesta îl lua.

Comandantul lui *Renown* a fost găsit vinovat pentrucă *„a ţinut drumul prescris cu viteza de 12 noduri şi după momentul în care a început să apară riscul de abordaj şi pentrucă nu a luat apoi măsurile necesare ca să împiedice acest abordaj"*, luându-i-se comanda.

E curios de cunoscut concepţiile şi tradiţiile marinei Britanice în asemenea cazuri.

Consiliul de război care a judecat pe contra amiralul *Bailey* a avut în completul său de judecată 4 comandori, adică 4 ofiţeri mai mici în grad ca el.

Apoi, tot timpul judecăţii sabia ofiţerului judecat stă pe o masă, în faţa preşedintelui, şi după felul cum este aşezată, cel judecat poate cunoaşte sentinţa dinainte.

Dacă sabia are mânerul spre acuzat, înseamnă că judecata îl va achita şi că sabia îi va fi remisă; dacă vârful e îndreptat spre acuzat... ofiţerul e vinovat.

In cazul de faţă numai comandantul lui *Renown* la intrarea în şedinţă a văzut sabia cu vârful către el. MIRTH.

O cauză curioasă de abordaj

Cine ar putea crede că un leu, ar putea fi cauză de abordaj între 2 vapoare şi poate chiar de faliment al unei societăţi de asigurare, al unei companii de navigaţie, cauza nenorocirei unui comandant, etc.

Şi totuşi cele ce vom povesti, *Le Yacht* — pretinde că sunt adevărate.

Un circ oarecare se transporta cu un vapor spre Estonia unde trebuia să dea nişte reprezentaţii.

In timpul voiajului, aşa cum se întâmplă des pe Baltica, s'a lăsat în una din zile, o ceaţă groasă. Se ştie că ceaţa este unul din cei mai mari duşmani ai marinarului. Vaporul înainta prudent prin ceaţă, cu viteză redusă şi lansând din când în când semnalele regulamentare cu ajutorul sirenei.

Cine nu a auzit urletul unei sirene de vapor care navigă pe ceaţă, e mai greu să-şi închipue cât e de sinistru acest urlet. Aceste semnale au avut darul să redeştepte în unul din leii pensionari ai acestui circ cine ştie ce amintiri plăcute din timpul libertăţei sale, aşa încât din când în când dădea şi el drumul la câte un muget care mai mult sau mai puţin s'ar fi putut asemăna cu cel al sirenei vaporului.

Iată însă că comandantul vaporului aude prin ceaţă semnalele date de sirena altui vapor.

La un moment dat, apare prin ceaţă în faţa vaporului, silueta acestui vapor. Comandantul în faţa acestui pericol, a crezut că cea mai bună manevră ce avea de făcut ca să evite o ciocnire era să vină repede la stânga, şi în acest scop, ca să arate intenţia sa, aşa după cum sunt regulele, a lansat două sunete de sirenă. In acest moment leul s'a simţit dator să dea şi el un răget, astfel că comandantul celuilalt vapor a crezut că aude un semnal compus din 3 sunete, ceeace înseamnă în limbajul marinăresc „vin înapoi".

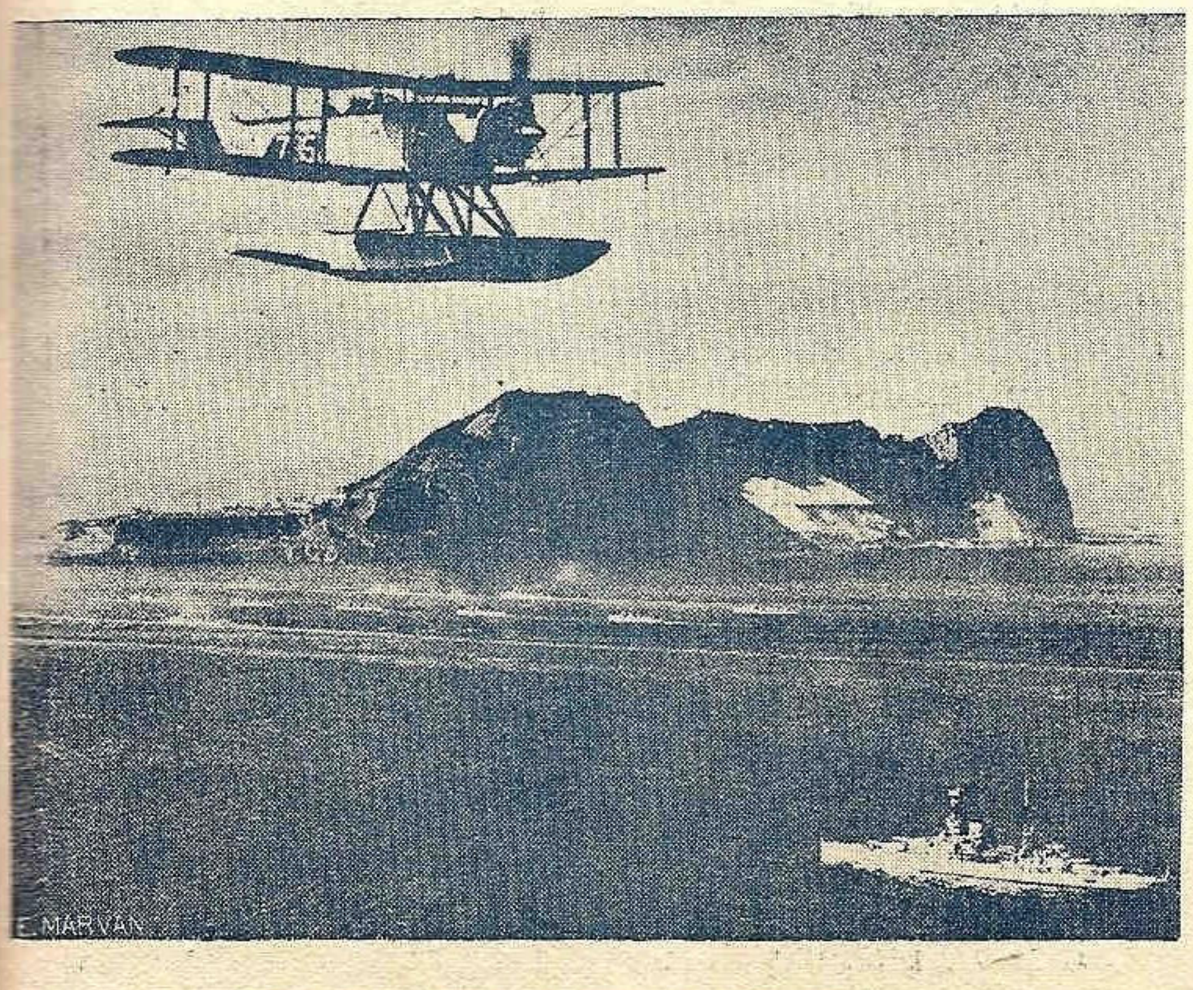
Destul, că din cauza acestei greşite interpretări a semnalelor vapoarele erau pe punctul de a se ciocni şi numai dibăcia manevrelor făcute de cei 2 comandanţi a făcut că în loc de ciocnire, vapoarele s'au frecat numai unul de altul.

Comandantul vaporului care transporta circul s'a simţit obligat ca prin megafon să dea explicaţie celuilalt comandant asupra cauzelor care era să provoace abordajul.

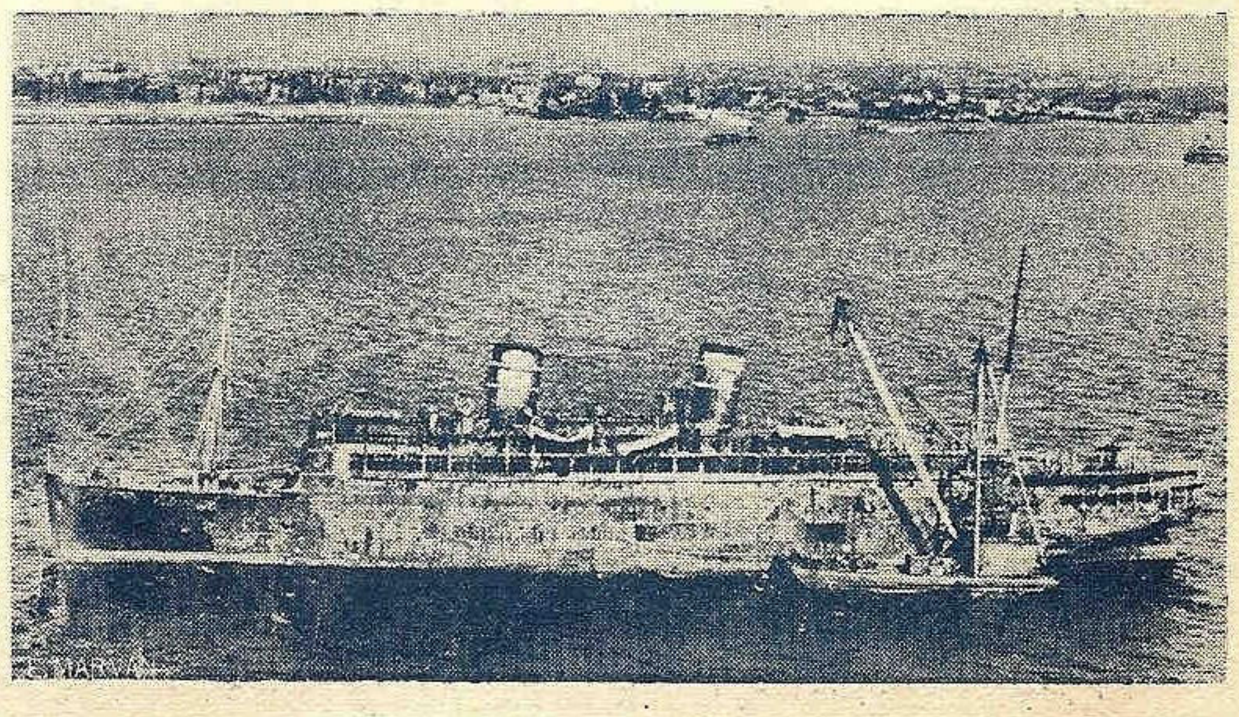
Vă închipuiţi uşor ce a putut prinde şi înţelege celălalt comandant auzind ţipându-i-se printr'un megafon o întreagă poveste că un leu a avut proasta inspiraţie să ragă imediat după ce s'au dat cele 2 semnale cu sirena, etc...

Ajuns în port a adus la cunoştinţa autorităţilor şi desigur şi a prietenilor comuni sau nu, că bietul comandant al vaporului care transporta circul a înebunit, că era să-l tae în două alergând după lei în mijlocul mării, etc....

Vă închipuiţi, ce complicaţii s'ar fi ivit în cazul unui proces de abordaj, ce pledoarii, ce expertize s'ar fi făcut ca să se stabilească deosebirea între răgetul leului şi urletul sirenei, ce înfăţişări şi ce martori, ca să se dovedească nevinovăţia comandantului care ar fi fost vinovat... MIRTH.



Manevrele flotei engleze la Gibraltar.



Pachebotul *Marrocastle* este adus în port.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

U. R. S. S.

Consiliul muncei şi apărărei, care sancţionează şi coordonează hotărârile tuturor comisariatelor (ministere), a aprobat, în şedinţa din 23 Martie, proectul creărei, în cursul anului 1935, a unei linii maritime regulate în oceanul Arctic, între portul Arkhangelsk şi peninsula Ciuboţki, situată în faţa marilor fluvii siberiene. Parcursul acestei linii a fost explorat de către expediţiunile lui *Celiuskin, Sedoff, Sibiriakoff, Lidke,* etc.

ST. UNITE

☐ Bugetul marinei Americane pe 1935/1936 va fi de 660 milioane dolari, adică de circa 75 miliarde lei.

E cifra cea mai mare pe care nu a atins-o nici o marină până acum.

Inchipuiţi-vă bugetul ţării noastre pe 5 ani de zile.

Directorul construcţiilor navale din ministerul marinei americane, a expus în faţa Comisiunei Camerei Reprezentanţilor starea actuală a *construcţiilor.*

16 unităţi (10 torpiloare, 6 crucişetoare uşoare) puse pe cale în 1929 şi care trebuesc terminate în 1935.

32 unităţi (2 port avioane, 3 crucişetoare uşoare, 1 crucişetor de mare tonaj, 20 distrugătoare, 4 submarine, 2 patrulare) care trebuesc să intre în serviciu în 1936.

24 unităţi (un port avion, 2 crucişetoare uşoare, 15 distrugătoare, 6 submarine) prevăzute în programul pe 1935 care sunt menite să aducă marina americană la nivelul permis de tratatele dela Londra.

Guvernul intenţionează să sporească numărul ofiţerilor dela 5500 la 6532, şi a echipajelor dela 82.500 la 93.500. (Le Yacht).

ANGLIA

☐ Bugetul marinei engleze pe 1935 este de 60.050.000 lire sterline, adică 30 miliarde lei. Acest buget arată un spor de 3.500.000 lire faţă de bugetul anului 1934.

Principiul politicei navale britanice nu s'a schimbat. In parlament s'a afirmat că elementul esenţial al flotei rămâne tot nava de linie, însă Angliei îi trebuesc mult mai multe crucişetoare.

(Le Yacht).

☐ Compania Cunard-White Star a hotărât demolitiunea pachebotului *Mauretania* al cărui renume a împlinit mai bine de un sfert de secol.

Celebrul vas, frate cu *Lusitania* al cărui tragic sfârşit este încă în mintea tuturor, a fost construit la Wallsend-on-Tyne în 1907. Având un tonaj brut de 30.696 de tone (deplasament 45.000 tone), *Mauretania* a fost primul transatlantic prevăzut cu patru elici. Incă dela primul său voiaj a readus Angliei recordul de viteză pentru traversarea Atlanticului şi timp de douăzeci şi doi de ani a păstrat glorioasa panglică albastră, simbolul victoriei. In 1929, noul transatlantic german *Bremen* a reuşit să câştige acest trofeu. Cea mai rapidă traversare a fost efectuată în 1919 cu viteza medie de 27.22 noduri.

GERMANIA.

☐ Marina Germană a revenit la sistemul de populsiune prin turbine cu vapori în loc de motoare Diesel pentru chiurasatele sale, din cauza trepidaţiilor pe care le provoacă motoarele Diesel. Astfel cel de al 4-a şi 5-a chiurasat vor avea căldări şi turbine cu aburi. Bine înţeles că în acest caz raza de acţiune va fi micşorată în comparaţie cu celelalte chiurasate cu motoare. (J. d. l. M. m.)

☐ Liga navală germană a fost dizolvată de către cancelarul Hitler. Motivul pe baza căruia s'a luat această hotărâre este că partidul naţional-socialist este acum capabil să organizeze el însuşi propaganda maritimă necesară într'un mod mult mai activ.

Sub numele de „Flottenverein", Liga, întemeiată în 1898 de către principele de Wied, a jucat, înainte de război, un rol decisiv în prepararea marilor legi navale germane, cari au dat naştere lui „Hochseeflotte". Liga navală germană număra, înainte de război, aproape un milion de membri şi, în preziua lui, era sub prezidenţia marelui amiral von Koester.

POLONIA

Guvernul polon a *semnat un contract, cu şantierele White dela* Cowes, pentru construirea a două distrugătoare de câte 2.200 tone. Aceste nave ar fi prevăzute cu un puternic armament şi o viteză mare.

Pe de altă parte, este vorba ca să se comande mai multe submarine în Franţa.

Din ţară

☐ O comisiune compusă din Ing. Insp. general *C. Mihalopol,* Comandor (R) *Belehea* şi Ing. *I. Ghica* a fost plecată în străinătate pentru cumpărarea a 3 nave.

☐ D. C-dor *Constantinescu Gh.* se află plecat în străinătate pentru a studia chestiunea agenţiilor şi liniilior de navigaţie maritimă.

☐ In Februarie 1935 a luat fiinţă la Constanţa casa de credit, ajutor şi economie *Sprijinul Marinăresc,* înfiinţată de un grup de membrii ai Societăţei maritime *Orizontul.*

Concurs interşcolar

Liga Navală Română organizează şi anul acesta un concurs interşcolar, cu următoarele trei probe:

I. LITERARĂ: *Pentru ce i s'a ridicat lui Eminescu statue la Constanţa. Prin ce versuri şi în care poezii a căuătat el apa în general şi marea în special?*

II. DESEMN: După ce se va fi citit nuvela „Cum a căpătat „Sarichinel vie" de Victor Crăsescu publicată în volumul „Nuvele" (Cartea Românească) şi în „Cartea Apelor" de Ap. Culea se va desemna cu negru sau colorat o scenă.

Desemnul va f încadrat într'un chenar cu motive din viaţa apelor (peşti, scoici, bărci, plante de apă, etc.).

III. MINIATURA: Se va construit din carton, lemn de traforaj, tinichea, etc. unul din următoarele nave:

a) *O barcă* cu motor a cărei înfăţişare e cea din gravură.

b) *Un monitor românesc.*

Modelul, planul şi instrucţiile de amănunte ale cons-

trucţiei se vor trimite oricui va dori a lua parte la concurs.

CONDIŢIUNILE CONCURSULUI

1. Lucrarea literară va fi scrisă citeţ, pe o singură faţă, lăsându-se o margine albă.

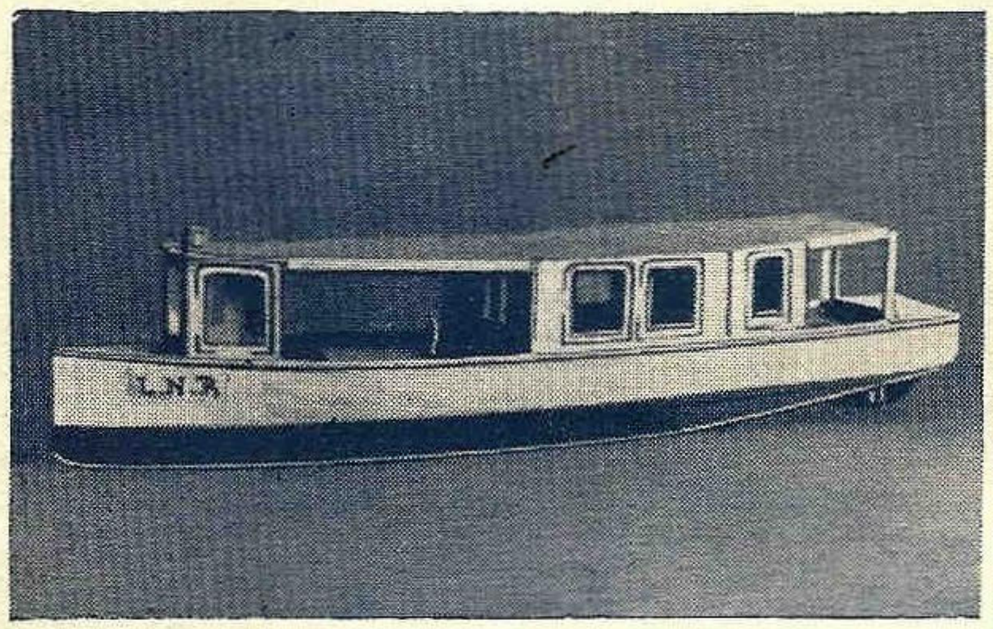
2. Concurenţii pe lângă semnătură vor arăta clasa şi şcoala ce urmează precum şi adresa exactă.

3. Desenurile vor fi făcute pe hârtie de desemn, mărimea cea mai mare bloc No. III.

4. Atât lucrările scrise, cât şi desenurile vor fi trimise Centralei pe adresa : Liga Navală Română, Str. Eugen Carada 7, Bucureşti I. Pe plic se va menţiona *„concurs interşcolar"*.

5. Miniaturile din localităţile de pe malul Dunării vor fi depuse la sediile secţiei L. N. R. respective sau la Căpităniile de port, care vor primi instrucţiuni de clasare şi expediere la centrală.

Pentru celelalte localităţi navele vor fi depuse la sediul cohortelor de cercetaşi din localitate. Cele din Bucureşti la centrala L. N. R.



6. Termenul de predare al lucrărilor va fi 15 Iunie, astfel ca miniaturile să poată fi expuse, eventual încercate, în fiecare localitate cu prilejul sărbătorirei zilei Apelor.

7. Concurenţilor cari vor obţine cel mai mare număr de puncte li se vor acorda următoarele premii :

Premiul I : O călătorie dus şi întors la Turnu Severin şi Adakaleh din portul cel mai apropiat de reşedinţa concurentului.

Premiul II: O călătorie dus şi întors Brăila-Vâlcov.

Premiul III : O călătorie dus şi întors Brăila-Sulina.

10 premii IV : Câte un volum din lucrarea „Viaţa Românească pe Mare şi Dunăre" de Mihail Negru.

10 premii V : câte un volum din lucrarea „Cartea Dunării" de Jean Bart.

50 menţiuni cu un măr de revista „Marea Noastră".

Fiecare premiat va mai primi câte o diplomă şi un abonament gratuit la revista „Marea Noastră", până la finele anului.

Şcolile cari vor trimite lucrări în grup vor primi câte o diplomă aparte şi câte un volum pentru bibliotecă.

Repetăm : Lucrarea scrisă şi desemnul se trimit la Centrala Ligei Navale Române, Bucureşti; miniaturile se depun aşa cum s'a specificat la punctul 5 din condiţiuni.

Examenul de brevete la Dunăre

Intre 1—6 Aprilie 1935 s'a ţinut la Galaţi examenele de obţinerea brevetelor la Dunăre.

Comisiunea s'a compus din d. C-dor *V. Schmidt* preşedinte, d. Cpt. C-dor *Bălan I.*, d. Cpt. C-dor (R) *Popescu Virgil*, d. Cpt. C-dor (R) *Ştefănescu Romulus*, d. Lt. C-dor mec. *Teodor Sterian*, d. Comand. Fluv. *Dumitrescu Victor*, d. Of. mec. Pr. *Iliescu D.* şi medic *Brănescu* ca membrii.

Au reuşit :

PENTRU BREVETUL DE CĂPITAN FLUVIAL.

1. Ghiţulescu Gheorghe; 2. Ahilea Ifsei.

PENTRU BREVETE DE ECHIVALENŢĂ CĂPITAN FLUVIAL

1. Munteanu Petre.

PENTRU BREVETUL DE OFIŢERI FLUVIALI.

1. Lazarini Theodor; 2. Budjaras Constantin; 3. Elefterie Andrei; 4. Panait Cuculis; 5. Badiu Marin ; 6. Liveratos Ian; i 7. Terente Ioan ; 8. Horigas Gheorghe ; 9. Ghighileanu Apostol ; 10. Guran Gheorghe ; 11. Popescu Jenică ; 12. Nicolae G. Cristali ; 13. Rogobeti Aurel ; 14. Şerban Dumitru ; 15. Calu V. Ion.

PENTRU BREVETUL DE PILOT FLUVIAL.

1. Văduva Nicolae; 2. Boştină Ioan.

PENTRU BREVETUL DE MECANIC AUXILIAR.

1. Teşilă Ioan ; 2. Nicolau Ioan.

PENTRU BREVETUL DE SUBMECANIC AUXILIAR.

1. Chicuş Ioan; 2. Dănilă Dumitru; 3. Vasa Gheorghe; 4. Trifu Ştefan ; 5. Mărărașu Ştefan; 6.Stelian Vintilă' 7. Dumitru Cristu; 8. Orendi Ioan; 9. Paraşcanu Gheorghe ; 10. Pahonic N. Marin ; 11. Hangeli Iani ; 12. Magu Gheorghe; 13. Boancă Dumitru ; 14. Grama Ion ; 15. Gâlă Ioan : 16. Serghei Timovieiv ; 17. Horvart Eduard.

*

La examenul de brevete ţinut la Constanţa comisiunea a fost compusă din : d-l C-dor *Gh. Dumitrescu* preşedinte, d. C-dor (R) *Popescu Şt.*, d. Lt. C-dor *Diaconescu P.*, d. Cpt. mec. *Botel Ştefan*, d. Comand. *Mărăcineanu*, d. mec. *Pr. Giulea* şi Lt. *Simionescu N.*

Au reuşit :

PENTRU BREVETUL DE OFIŢER DE BORD CL. I

Teodorescu Alfred, Navrea Gh., Jurist Ion.

PENTRU BREVETUL DE OFIŢER DE BORD CL. II

Repezeanu Ion, Anghel Iorgu, Constantinescu Marcel.

PENTRU BREVETUL DE OFIŢER PROVIZORIU.

Lichiardopol E., Pop Mihail, Scheleti Alex., Botel Alex., Popescu Cezar.

PENTRU BREVETUL DE SUBMECANIC

Bendek I., Costandache N, Frunză C., Fulger Gh., Farcaş I., Mărgărit Ion, Dobrescu V., Budescu Al.

PENTRU BREVETUL DE MECANIC AUXILIAR

Petala D., Kunkel Frantz, Anghel Gârbă, Maiu Şt., Teodor Matei.

Pentru iubitorii mării şi ai literaturii maritime

La Liga Navalăă Română (Str. Eugen Carada 7, Bucureşti) se găăsesc de vânzare, şi pot fi comandate şi prin mandat poştal, — următoăarele cărţi :

O corabie românească de Jean Bart Lei 25 exemplarul.

Cartea Dunării de Jean Bart Lei 60 exemplarul.

Escale (versuri) de I. Grĕ Perieţeanu Lei 140 exemplarul.

Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre de Mihail Negru Lei 80 exemplarul.

Carte de înnot de P. Epureanu Lei 12 exemplarul.

Cartea Marinarului începător de Lt. E. Ghezzo Lei 35 exemplarul.

Cântec din Mare de Lt. C-dor N. Cristescu Lei 90 exemplarul.

Vocabular nautic de Nostromo Lei 20 exemplarul.

Vizita a câtorva sute de bărci poloneze în România

Un numeros grup de membri ai *Ligii poloneze (Liga Morska)* au hotărât să ne viziteze ţara, scoborând cu caiace,—bărcuţe, lungi şi subţiri, — pe Prut, Dunăre până la Mamaia. *Liga Navală Română* a fost solicitată să facă toate pregătirile ca reuşita să fie deplină.

Duminică, în saloanele d-lui colonel Kovaleski, ataşatul militar polon s'a ţinut o primă consfătuire, la care a luat parte întreg corpul diplomatic polon :

D. Arcicewscki, ministru la Bucureşti, Vetuliani, consul, Gtebocki, vice-consul, Paprocki, delegatul asociaţiei *Liga,* Valski şi Mucrystavski, ataşaţi ; iar din partea României d. Dumitriu, secretar general al min. de interne ; d. amiral Bălănescu, comandantul marinei ; d. comandor Negulescu, secretar g-ral al Ligii Navale; d. comandor Păiş, inspectorul general al porturilor ; d. maior Ciocan din partea marelui stat-major, d. lt.-col. Hergot şi d. căp. Bodea dela O. N. E. F.

D. Arcicewski, ministrul Poloniei, deschide şedinţa, arătând importanţa din punct de vedere educativ a sporturilor de apă, — vigoare fizică şi încredere în sine, — precum şi a stabilirii de cât mai strânse raporturi între cele două ţări vecine, prin cunoaştere reciprocă.

Cele două Ligi navale s'au pus în legătură şi d-sa spune că e încântat să constate că, cu toate greutăţile unei asemenea performanţe, *Liga Navală Română* şi-a asumat sarcina ei.

D. colonel Kovalewski expune punctele principale, ce vor trebui studiate. Numărul participanţilor va fi, după o riguroasă triare, între 500—1000. Escursia va fi condusă de d. general Wiceatevici. Itinerarul va fi dela Colomeea, pe Prut, până la Reni, de unde cei mai slabi vor fi transportaţi la Constanţa, iar cei mai antrenaţi vor continua drumul pe Dunăre, lacul Razelm la Constanţa. Acolo vor lua parte la serbările marinei şi se vor întoarce cu trenul, după ce vor vizita Bucureştii.

D. comandor Negulescu arată că *Liga Navală Română* a şi început studierea chestiunilor expuse şi e sigur că, cu concursul autorităţilor ai căror reprezentanţi sunt prezenţi şi fac parte din comitetul *Ligii Navale,* escursioniştii vor părăsi România cu aceleaşi impresii cu care şi Românii au părăsit Polonia. Propune aplicarea principiului unităţii de conducere şi diviziunii muncii.

D. amiral Bălănescu şi d. general Bădulescu, asigură întreg concursul, din partea autorităţilor ce conduc.

Se stabileşte ca *Liga Navală Română* să concentreze toate lucrările şi să le difuzeze prin d. Dimitriu, secretarul general al ministerului de interne.

☐ Secţia de propagandă a tineretului din *Liga Navală Română,* în conformitate cu hotărârile luate la congresul internaţional dela Varşovia la 18 Februarie, organizează de vacanţa Paştelui, o excursie de studii şi informaţiuni în Polonia până la Marea Baltică. Se vor vizita : Lwow, Warszawa, Gdynia, marele şi ultra modernul port polonez, Danzig, Poznan, Katovice, Krakow şi Wieliczka. Locurile sunt absolut limitate şi înscrierile ce fac la sediul secţiei de propagandă a tineretului din *Liga Navală,* în str. Eugen Carada 7, în fiecare zi între 7—9 seara.

Secţiile Ligei Navale Române

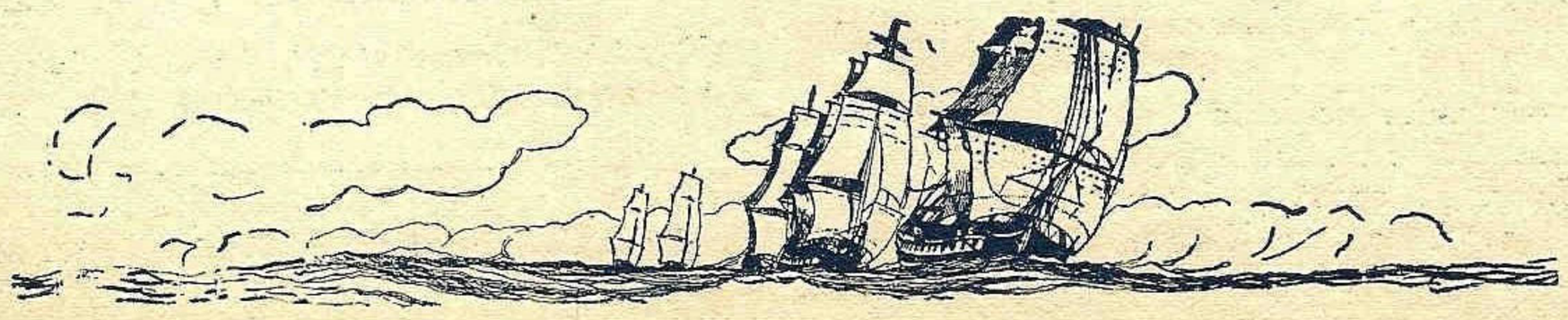
1. *Secţia L. N. R. Brăila,* cu sediul la Comandamentul Grupului Navelor Grănicerilor.
2. *Secţia L. N. R. Constanţa,* cu sediul la Hotel Carol.
3. *Secţia L. N. R. Galaţi,* cu sediul la Comandamentul Diviziei de Dunăre.
4. *Secţia L. N. R. Giurgiu,* cu sediul la Căpitănia Portului.
5. *Secţia L. N. R. Ismail,* cu sediul la Prefectura Judeţului.
6. *Secţia L. N. R. Isaccea,* cu sediul la Căpitănia Portului.
7. *Secţia L. N. R. Otelec-Pustiniş,* Judeţul Timiş Torontal.
8. *Secţia L. N. R. Sulina,* cu sediul la Clubul Marinei Regale.
9. *Secţia L. N. R. Silistra,* cu sediul în Str. Sf. Petru şi Pavel Nr. 6, Silistra.
10. *Secţia L. N. R. T.-Măgurele,* cu sediul la Comandamentul Garnizoanei.
11. *Secţia L. N. R. Tulcea,* cu sediul la Cercul Militar.
12. *Secţia L. N. R. Timişoara,* cu sediul la Căpitănia Portului.
13. *Secţia L. N. R. de Propagandă a Tineretului „Comandor Eug. Botez",* cu sediu la Centrală, Bucureşti Str. Eug. Carada 7.
14. *Asociaţia de Natăţie din Bucureşti a Ligii Navale Române,* cu sediul în Bulevardul Mărăşeşti Nr. 53.

MEMBRI CORESPONDENŢI :

In Ţară : Toţi căpitanii de porturi.

In străinătate :

1) *Stockholm,* d-ra E. Rudbeck dela Regaţia Română.
2) *Varşovia,* d. Voinea Oprea, secretarul ataşatului militar român.
3) *Poznan,* d. Dr. Albiu Bota.
4) *Kracovia,* d. Wladislaw Stepmiewscki, d-ra Iren Sokolowska şi d-ra Iadwiga Brunnerowna.
5) *Lwow,* d-rele Anna Dobaszinska şi Halina Chorbkovska.
6) *Napoli,* d. Tatar Egon.
7) *Buenos Aires,* d. Lavrov.



ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „PRINCIPESA MARIA"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Mart. 11 »	Martie 25 »	Aprilie 8 »	Aprilie 22 »	Mai 6 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	11 »	25 »	8 »	22 »	6 »
	Plec. „ „ 22	11 »	25 »	8 »	22 »	6 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	12 »	26 »	9 »	23 »	7 »
	Plec. „ „ 16	12 »	26 »	9 »	23 »	7 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	13 »	27 »	10 »	24 »	8 »
	Plec. Vineri „ 11	15 »	29 »	12 »	26 »	10 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	16 »	30 »	13 »	27 »	11 »
	Plec. Duminică „ 14 / 19	17 » / —	31 » / —	— / 14 »	— / 28 »	— / 12 »
VARNA	Sos. Luni ora	ESCALĂ SUSPENDATĂ		15 »	29 »	13 »
	Plec. „ „ 11			15 »	29 »	13 »
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 6	18 »	1 Apr.	—	—	—
	„ „ „ 17	—		15 »	29 »	13 »

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	5/I	2/II	1/III	28 III	25/IV	23/V	20/VI
SOULINA	17 h.	—	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
	—	18 h.	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	3 „	2 „	29 „	26 „	24 „	21 „
	—	7 h.	7 „	4 „	3 „	30 „	27 „	25 „	22 „
ISTANBUL	8 h.	—	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
	—	18 h.	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
LE PIRÉE	14 h.	—	10 „	7 „	6 „	2/IV	30 „	28 „	25 „
	—	15 h.	13 „	10 „	9 „	5 „	3/V	31 „	28 „
PATRAS (fac.)	7 h.	—	14 „	11 „	10 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
CHIOS	—	7 h.	16 „	13 „	12 „	8 „	6 „	3 „	1/VII
VOLO	19 h.	—	17 „	14 „	13 „	9 „	7 „	4 „	2 „
	—	15 h.	18 „	15 „	14 „	10 „	8 „	5 „	3 „
ISTANBUL	8 h.	—	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	12 h.	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	13 h.	-	21 „	18 „	17 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	20 h.	23 „	19 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
SOULINA	7 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	8 h.	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
GALATZ	18 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa

Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru							
		Constanţa		Varna		Istanbul		Salonic	
CONSTANŢA	I	—		Lei	830	Lei	1900	Lei	100
	II	—		„	625	„	1.400	„	700
	IV	—		„	235	„	450	„	990
VARNA	I	Leva	740	—		Leva	1.050	Leva	3.300
	II	„	535	—		„	770	„	2.070
	IV	„	235	—		„	420	„	810
ISTANBUL	I	L. ot.	25	L. ot.	17,5	—		Lire ot.	26
	II	„	18,5	„	12,5	—		—	18,6
	IV	„	5.5	„	5	—		—	6
SALONIC	I	Fr. Frs.	550	Fr. Frs.	405	Fr. Frs.	275	—	
	II	„	380	„	285	„	215	—	
	IV	„	130	„	85	„	62	—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA
GALATZ	—	7 h.	6 / III	31 / III	25 / IV	20 / V	14/VI
SOULINA	16 h.	—	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
	—	17 h.	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
CONSTANTZA	6 h.	—	7 „	1/IV	26 „	21 „	15 „
	—	14 h.	9 „	3 „	28 „	23 „	17 „
ISTANBUL	10 h.	—	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
	—	23 h.	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
IZMIR	6 h.	—	12 „	6 „	1 / V	26 „	20 „
	—	1 h.	13 „	7 „	2 „	27 „	21 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
	—	14 h.	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
MALTE	18 h.	—	16 „	10 „	5 „	30 „	24 „
	—	20 h.	17 „	11 „	6 „	31 „	25 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	19 „	13 „	8 „	2 / IV	27 „
	—	16 h.	19 „	13 „	8 „	2 „	27 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	20 „	14 „	9 „	3 „	28 „
	—	18 h.	20 „	14 „	9 „	3 „	28 „
MARSEILLE	14 h.	—	21 „	15 „	10 „	4 „	29 „
	—	16 h.	25 „	19 „	14 „	8 „	3/ VII
BARCELONE	11 h.	—	26 „	20 „	15 „	9 „	4 „
	—	16 h.	27 „	21 „	16 „	10 „	5 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	28 „	22 „	17 „	11 „	6 „
	—	11 h.	29 „	23 „	18 „	12 „	7 „
ALGER (facult.	10 h.	—	30 „	24 „	19 „	13 „	8 „
	—	18 h.	31 „	25 „	20 „	14 „	9 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	5 /IV	30 „	25 „	19 „	14 „
	—	18 h.	5 „	30 „	25 „	19 „	14 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	2 / V	27 „	21 „	16 „
	—	11 h.	7 „	2 „	27 „	21 „	16 „
CONSTANTZA	7 h.	—	8 „	3 „	28 „	22 „	17 „
	—	20 h.	9 „	4 „	29 „	23 „	18 „
SOULINA	6 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
	—	7 h.	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
GALATZ	16 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „

LINIA DUNĂRE — CONSTANŢA — LEVANT

PORTUR	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	SUCEAVA	BUCUREŞTI	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	15|III	1/IV	15/IV	1/V	15/V	1/VI	15/VI
SOULINA	17 h.	—	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
	—	18 h.	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	—	—	2 „	—	2 „	16 „
	—	12 h.	17 „	—	—	3 „	—	3 „	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	—	2 „	16 „	—	16 „	—	—
	—	18 h.	—	3 „	17 „	—	17 „	—	—
HAIFA	14 h.	—	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
	—	20 h.	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „	4 „	18 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	23 „	8 „	22 „	9 „	22 „	9 „	23 „
	—	18 h.	25 „	10 „	24 „	11 „	24 „	11 „	25 „
BEYROUTH	9 h.	—	26 „	11 „	25 „	12 „	25 „	12 „	26 „
	—	20 h.	26 „	11 „	25 „	12 „	25 „	12 „	26 „
IAFFA	6 h.	—	27 „	12 „	26 „	13 „	26 „	13 „	27 „
	—	17 h.	28 „	13 „	27 „	14 „	27 „	14 „	28 „
ALEXANDRIE *	9	—	29 „	—	—	15 „	—	15 „	29 „
	—	20 h.	31 „	—	—	17 „	—	17 „	1/VII
PORT-SAID	6	—	—	14 „	28 „	—	28 „	—	—
	—	8 h.	—	18 „	2/V	—	1/VI	—	—
HAIFA (facult.)	6	—	2/IV	—	—	19 „	—	19 „	3 „
	—	12 h.	3 „	—	—	20 „	—	20 „	4 „
ISTANBUL	11	—	—	19 „	3 „	—	2 „	—	—
	—	16 h.	—	20 „	4 „	—	3 „	—	—
CONSTANTZA	8	—	4 „	—	—	21 „	—	21 „	5 „
	—	12 h.	5 „	—	—	22 „	—	22 „	6 „
SOULINA	8	—	—	21 „	5 „	—	4 „	—	—
	—	16 h.	—	22 „	6 „	—	5 „	—	—
GALATZ	9	—	6 „	23 „	7 „	22 „	6 „	23 „	7 „
	—	20 h.	6 „	23 „	7 „	33 „	6 „	23 „	7 „
	6	—	11 „	27 „	11 „	28 „	10 „	28 „	12 „
	—	12 h.	11 „	27 „	11 „	28 „	10 „	28 „	12 „
	13	—	12 „	—	—	29 „	—	29	13 „
	—	20 h.	14 „	—	—	31 „	—	1/VII	15 „
	8	—	—	28 „	12 „	—	11 „	—	—
	—	20 h.	—	29 „	13 „	—	12 „	—	—
	7	—	15 „	30 „	14 „	1/VI	13 „	2 „	16 „
	—	8 h.	15 „	30 „	14 „	1 „	13 „	2 „	16 „
	18	—	15 „	30 „	14 „	1 „	13 „	2 „	16 „

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMANE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S.M.R, şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50 % reducere, dela orice staţie din România până la constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S.M.R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II: Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanţa.
Linia III: Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	Ziua şi ora de plecare şi sosire		REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
CONSTANŢA Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Mart. 9 „	Mart. 16 „	Mart. 23 „	Mart. 30	April. 6 „	April. 13 „	April 20 „	April. 27 „	Mai 4 „	Mai 11 „	Mai 18 „	Mai 25 „	Iunie 1 „
ISTANBUL Sos.	D-că » 15	D-că » 15	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
ISTANBUL Plec.	Luni » 9	» » 18	11 „	17 „	25 „	31 „	8 „	14 „	22 „	28 „	6 „	12 „	20 „	26 „	3 „
PIREU Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	12 „	18 „	26	Apr	9 „	15 „	23 „	29 „	7 „	13 „	21 „	27 „	4 „
PIREU Plec.	» » 17	Marţi » 12	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
BEIRUT Sos.	—	Joi » 9	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 Mai	—	16 „	—	30 „	—
BEIRUT Plec.	—	» » 11	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
HAIFA Sos.		Joi » 7	—	21 „	—	4 „	—	18 „	—	2 „	—	16 „	—	30 „	—
HAIFA Plec.	—	V-ri » 0	—	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 „	—	17 „	—	31 „	—
ALEXANDRIA Sos.	Joi «	S-tă » 8	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „	1 unie	6 „
ALEXANDRIA Plec.	„ »	„ » 18	14 „	23 „	28 „	6 „	11 „	20 „	25 „	4 „	9 „	18 „	23 „	1	6 „
HAIFA Sos.	V-ri „ 16	—	15 „	—	29 „	—	12 „	—	26 „	—	10 „	—	24 „	—	7 „
HAIFA Plec.	S-tă „ 10	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
BEIRUT Sos.	S-tă „ 15	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
BEIRUT Plec.	» „ 18	—	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—	25 „	—	8 „
PIREU Sos.	Luni » 17	Luni » 8	18 „	25 „	1 April	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „
PIREU Plec.	M-ţi » 10	» » 15	19 „	25 „	2 „	8 „	16 „	22 „	30 „	6 „	14 „	20 „	28 „	3 „	11 „
ISTANBUL Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	20 „	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Mai	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „	12 „
ISTANBUL Plec.	» » 15	M-ri » 15	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
CONSTANŢA Sos.	Joi » 3	Joi » 5	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10 %, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana, plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10 % asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi caitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI ÎNTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelia compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50%. asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA— ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

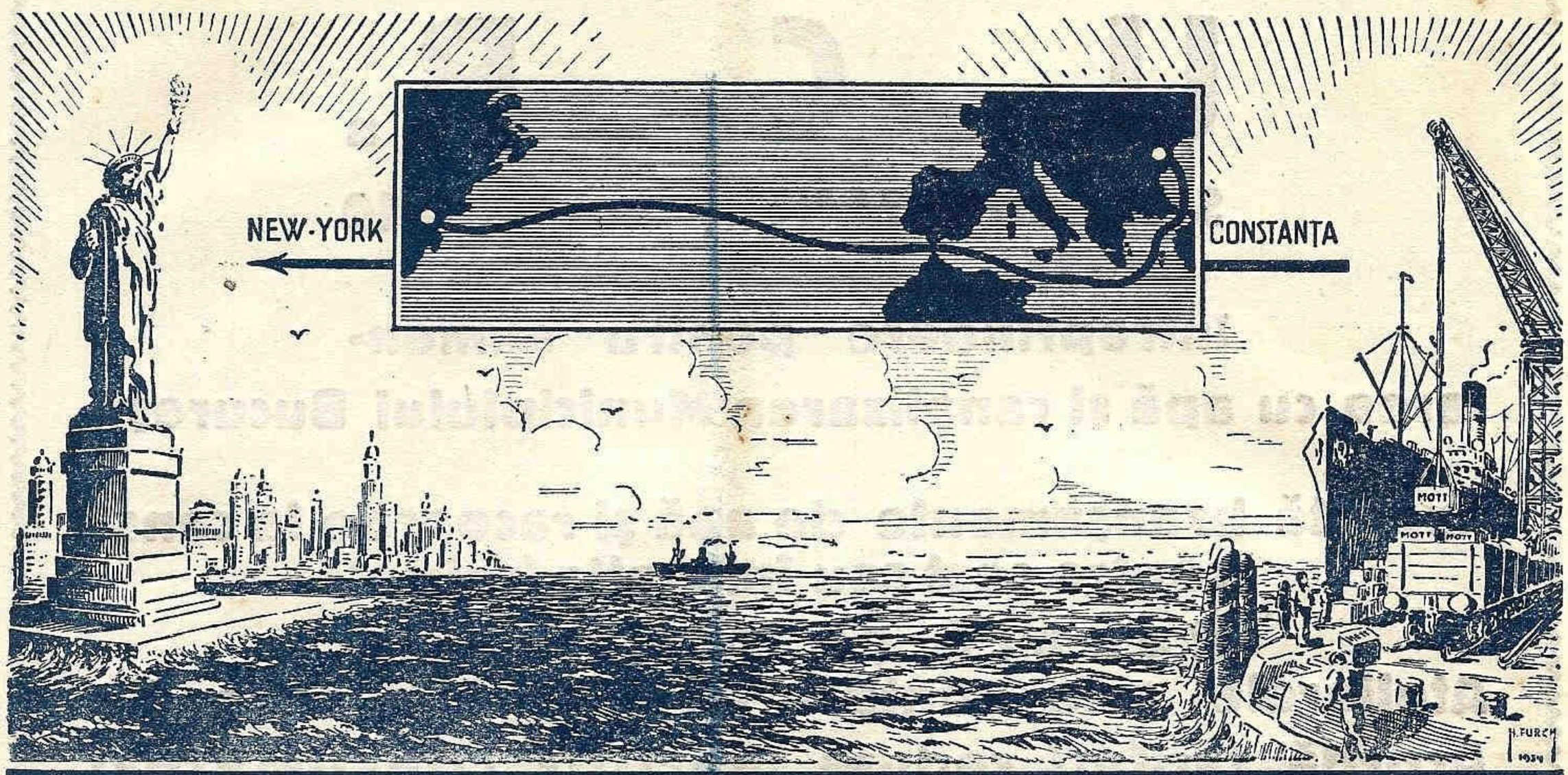
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte - Prospecte - Experienţe gratis la cerere

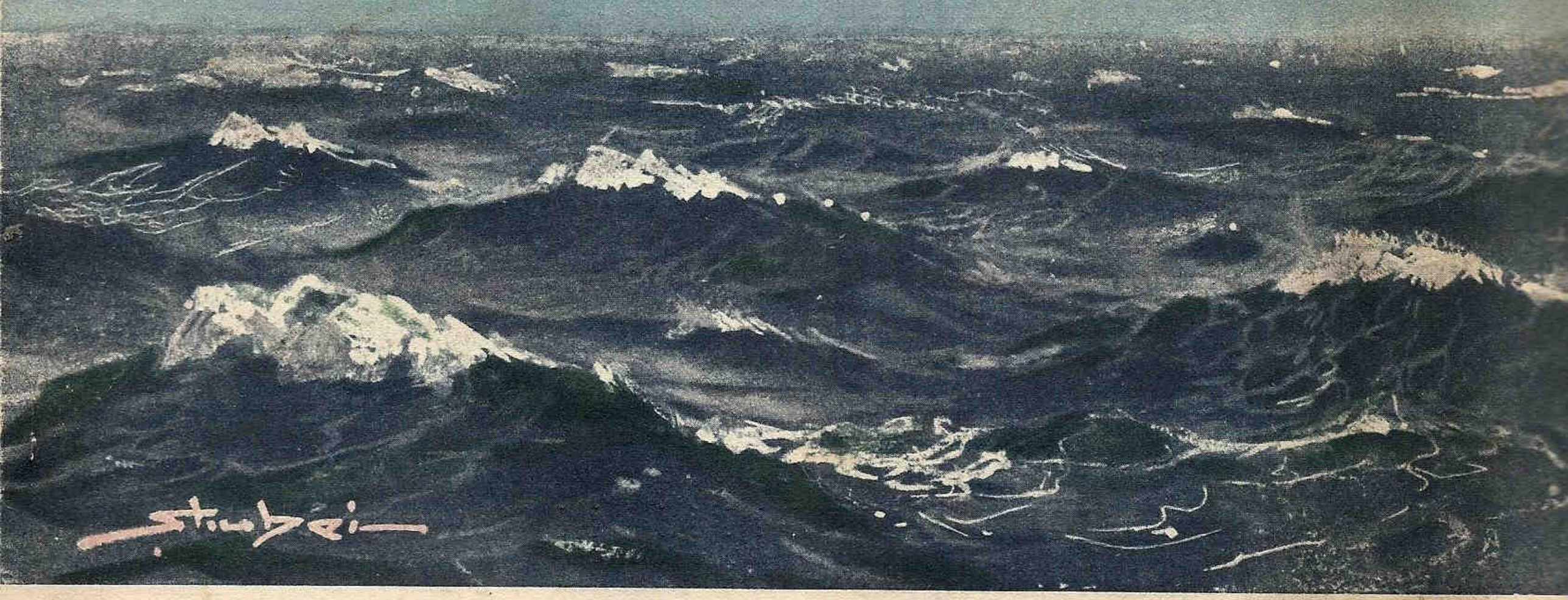
BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE E. MARVAN

Preţul Lei 35.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 5
MAI 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Jean Bart al tineretului . . . . . *Ap. D. Culea*

Cronica lunei . . . . . *Mirth*

† Amiralul Graçoski . . . . . *Amiral Eustatziu*

Poezia Mării . . . . . *Al. Munteanu*

O noapte pe Atlanticul de Sud . . . . . *de Mihail Negru*

Din toată lumea: 20 de ani dela torpilarea Lusitaniei — Informaţiuni; Noutăţi.

Vocabular nautic (2)

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
Ş. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

LIDO — Bazin cu valuri, intrare 40 lei membrii L. N. R.
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală.* Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice. hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta*, 5: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete, 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vesfei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada. 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere

CINEMATOGRAFE

Intrare cu *Bilete Permanente* eliberate de sediul L. N. R.

CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană
AIDA — Cal. Rahovei „ 10 „ „

Intrare în baza carnetului de membru L. N. R. prezentat la Cassă

BIZANTIN — B-dul Elisabeta lei 10 de persoană
FORUM — Piaţa Palatului „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberat dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — Calea Victoriei „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artisttcă.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
I.A AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştri". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935 — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.30		zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30		„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.30		„
„	22.20	pl.	RENI	pl. 2.30		„
„	23.50	„	ISSACCEA	„ 24.30		„
„	2.00	„	TULCEA	„ 22.00		„
„	5.00	„	ISMAIL	„ 19.00		„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30		„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„ 11.30		„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primeşte şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primeşte
G R A T U I T
revista *„Marea Noastră"* şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de

120 lei majori
60 lei minorii

fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc:

Carnete de membrii	20 Lei
Insigne	60 „
Flamura L. N. R.	120 „

pag. 74

Jean Bart al tineretului

După doi ani dela moartea lui (12 Mai 1933 — 12 Mai 1935)

Cetind prezentarea literară a academicianului Paul Valery pentru un album de peisagii marine : „Cerul şi Marea sunt întinderi în totul asemănătoare şi inseparabile din imensa unitate" — am înţeles mai bine sufletul marinarului *Eugen Botez,* înveşmântat literar subt un nume de glorie nautică franceză — *Jean Bart.* Masca lui de corsar romantic se purta pe sus, o văd încă plutind peste talazurile informe ale Căii Victoriei, căutând acoperişuri înalte, ochiuri de cer, ţinte depărtate şi nelămurite ca de pe o punte de comandă. Şi privirile lui pe deasupra vălmăşagului bucureştean nu se opreau nicăeri, înaintau vag, ca după o goană de valuri fugare la nesfârşit. Aşa a rămas, călător eteric, — debarcând între noi doar când îl încălzea o idee, — până la ziua când s'a urcat în luntrea de pe Stix, ca să treacă *dincolo* la celălalt liman, de unde nu mai este întoarcere, iar *dincoace* ne-a rămas icoana unei vieţi imateriale cheltuită generos pentru fresca vre-unui Plutarch român.

Acum 25 de ani se putea întâlni în Galaţi un locotenent de marină, strecurându-se singuratic pe străzi dosite şi pitoreşti, prin pieţe cu lume, căutând parcă ceva ce este şi nu se vede de toţi. Mai arareori în tovărăşii camaradereşti, totdeauna absent dela exuberanţele tinereţii ce se risipeau dionisiac în localuri, mai des în companii de câţiva intelectuali cari nu erau din „lumea bună" a Galaţilor de atunci. Pe acea vreme am avut prilejul să văd în Jean Bart pe iubitorul de popor şi pe actorul ce ar fi putut să fie. Se pregătea un spectacol de binefacere, între alte numere, cu Cinel-Cinel de Alexandri. Regisor era actorul pensionar Alexandru Vlădicescu, cel cândva din trupa lui Millo. Rolul lui Florin s'a dat marinarului scriitor Jean Bart. Pentru Gălăţeni şi veteranul Vlădicescu, a fost o revelaţie de talent actoricesc autentic. Adusesem în sala de repetiţie elevii noştri dela şcoala normală. Când a auzit de asta, Jean Bart a venit dintre culise în mijlocul viitorilor învăţători, îndemnându-i să facă la sate spectacole pentru bucuria ţăranilor. Elanuri culturale pentru sate în gura unui ofiţer de acum 30 de ani erau manifestaţii anacronice în cuprinsul breslei.

Acelaş Jean Bart, din viaţă şi în literatură, pacificator de răscoale ţărăneşti în 1907 fără să tragă un glonţ, învăţător la şcoli de adulţi muncitoreşti, lunecă generos şi înduioşat printre umile existenţe omenesti dealungul paginilor dela *Datorii uitate* până la dramele dela gurile Dunării în *Europolis*-ul zilelor noastre.

Viaţa publică românească din ultimele decenii a cunoscut puţin oameni cari să se arunce cu atâta generoasă desinteresare la înfăptuirea unui gând. Jean Bart era din aceste exemplare rare. Iată-l pus să organizeze Asistenţa Socială, adică să tămăduiască imensa mizerie de după război legată de toate lipsurile şi suferinţele — şi pe altă parte, în acelaş timp, să ridice primitiva şi dezordonata „milă publică" la forme civilizate, occidentale, cu rosturi de stat aşezate, necunoscute până atunci la noi. Această îndoită sarcină s'a lăsat cu toată greutatea ei pe umerii unui marinar literat, care s'a orientat de minune. Busola o purta în sine subt acei ochi scormonitori cu străfunduri marine, iar harta o avea în suflet, se întregea mereu cu imagini culese din porturile unde trăise mulţi ani, din ţările şi de peste mările colindate şi unde mizeria umană se înfăţişase subt toate aspectele ei. Fostului ofiţer de marină i se datorează aşezămintele de ocrotire a infirmilor şi bătrânilor nevoiaşi, coloniile de muncă pentru cerşetori şi vagabonzi reeducaţi, internatele pentru orfani, pentru copiii nimănui, stabilimentele de profilaxie, dispensarele şi coloniile de vacanţă, instituţii cu care se mândreşte un Minister creeat în acest scop. Dar Jean Bart — căpitanul pe port Eugen Botez — este şi un precursor. El a pus la cale întâia organizare muncitorească în porturi cu împărţirea muncii prin rotaţie, măsură adoptată azi pentru combaterea somajului. Este impresionantă spovedania lui care prefaţează „istoricul mişcărilor muncitoreşti din porturi" făcut de doi muncitori. d-nii Măglaşu şi Deleanu...

„Impărţiţi în cete, muncitorii formau nişte turme omeneşti învrăjbite unele împotriva altora cari se lăsau totuşi mulse şi tunse de vătafii conducători de muncă. Toate cafenelele şi cârciumile erau ţinute direct sau în tovărăşie de vătafii portului. De acolo se luau oamenii la muncă si acolo se făcea plata. Vătaful cu o mână da şi cu alta lua. Subt ochii mei, zilnic se comitea cea mai odioasă specula : exploatarea omului prin om. O ideie chinuitoare mă apăsa veşnic, cu durerea unei aspre mustrări şi uneori un sentiment de revoltă mă încorda. Oare nu eram şi eu părtaş la această mizerabilă jefuire a muncii omeneşti ? Şi atunci am imaginat o organizare de asociaţie profesională, cu un birou de împărţirea muncii pe baza rotaţiei. Planul combinat în minte, aşternut pe hârtie am început cu încăpăţânare să-l realizez pe teren. Din prima lună s'a văzut efectul : binefacerile aduse de puterea organizaţiei. In port s'a făcut linişte. Muncitorii

→ pag. 74

nu se mai întorceau seara acasă beţi şi cu buzunarele goale. Depunerile la Banca Populară creşteau. Unii începuseră să-şi construiască locuinţe. Se dădeau ajutoare de boală familiilor nevoiaşe. Soţiile muncitorilor veneau cu lacrimile în ochi să-mi mulţumească pentru că s'a înfiinţat bursa muncii. După un an de funcţionare, o bătrână, soacra unui muncitor, veni sfioasă să-mi ceară fotografia. Avusese de gând s'o pună în biserică şi pentrucă preotul se opunea, se hotărâse să o bată în perete la casa nouă făcută de ginerele ei.

Comerţul nu avu nimic de suferit. Incă odată se verifica faptul că în porturile noastre nu exista un conflict între capital şi muncă".

Ce resort a mişcat sufletul lui Jean Bart spre aceste nobile idealuri pornite la înfăptuiri ? Explicaţia ne-o dă singur în aceeaş spovedanie :

„Aveam în sânge, ca mulţi din generaţia mea, inoculat din şcoală încă microbul epidemiei ce bântuise atmosfera idealistă şi generoasă a Iaşului acum o jumătate de secol. Socialismul romantic de pe acea vreme nu avea o bază materială, era un fel de religie nouă bizară şi neînţeleasă de generaţia de azi al cărei crez este sportul, boxul şi mărcile de automobile".

Ce-l va fi mânat pe tânărul din fundurile păduroase ale Moldovei spre infinitul albastru cu talazuri spumate? Ca un cântec de sirenă, iluzia literară l-a momit. Ci-că cititul călătorilor, a lui Victor Crasescu cu oamenii şi peisagiile Deltei şi mai mult nostalgicul Pierre Loti de care se resimte. Victimă literară, ca să facă la rându-i alte victime : Cu *Jurnalul* său *de bord* în mâini şi cu doi poli în buzunar, am evadat cândva, în anii tineri, spre apele albastre ale Bosforului şi ale Mărei de Marmara.

Dacă Pierre Loti dela înălţimea punţii de comandă a schiţat oameni de ceaţă, aproape şterşi subt vraja unui peisagism fără pereche, ai lui Jean Bart sunt deasupra elementului, trăesc, deplin conturaţi în umanitatea lo amfibie. Cei din *Schiţe Marine,* din *Deltă,* din *Datorii Uitate,* din *Prinţesa Bibiţa* şi *Europolis,* lasă totuşi în urma lor tristeţele nimicniciei, melancolii eminesciene, zădărnicia construcţiilor omeneşti sfărâmate într'o clipă de valurile unei furtuni năprasnice.

Lumea lui Jean Bart stă încă subt destin şi marea o domină cu majestatea ei a tot puternică.

Şi-a închinat pasiunea maturităţii sale acelei înmănunchieri de prieteni ai Dunării şi ai Mării, în jurul *Ligii Navale,* al cărei ctitor este, după cum a fost şi conducătorul revistei de propagandă *România Maritimă şi Fluvială* azi *Marea Noastră.* In ultima lui toamnă, când am organizat cursuri la Constanţa cu învăţătorii din vaduri Dunărene şi de mare, Jean Bart s'a proptit acolo ca un steag. Şi în faţa Ministrului Instrucţiei şi a autorităţilor, se făgăduia cu toate puterile : „Nu plec de aici până nu ne legăm să începem un acvariu marin la Constanţa". Cu combativitatea unei tinereţi protestante biciuia aşezămintele noastre de învăţământ şi schiţa programe : „Nu înţeleg astfel de şcoli aici cari să nu cerceteze laboratoriul de biologie marină, şcoli ce nu vizitează portul, vasele ce vin şi pleacă, şcoli unde nu se fac sporturi la apă, şcoli comerciale ce nu dau profesionişti ai comerţului de apă, şcoli de meserii fără secţii de bărci şi unelte pescăreşti, o Constanţă fără şcoală de pescari şi fără lanţul de colonii de pescari români dealungul coastei pustii". Visa bricul „Mircea" cu pânzele spre larg plin de tineret, şlepuri pe Dunăre încărcate de şcolari în vacanţă cu lungi popasuri, jalona romanul unui bob de grâu românesc în călătorie intercontinentală şi ne dorea, câţiva prieteni, la căsuţa lui de odihnă dela Balcic.

Intr'o noapte pe un fund de mare tălăzuită ne-a defilat în alure umoristice toţi tipii porturilor de 30 de ani încoace câţi n'au încăput în opera lui literară. Ce păcat că acest meşter povestaş a trecut în marea liniştei eterne luând cu sine cronica anecdotiă a marinei noastre până la războiu ! Căci cine o va mai povesti cu talentul său ? Când Ministerul Instrucţiei a anunţat *Ziua apelor,* Jean Bart şi-a oferit serviciile de pilot, fiindcă puţini ca el cunoşteau cotiturile şi adâncurile problemelor Dunării şi ale Mării subt toate feţele. Din vastul material adunat s'a pornit cu o râvnă tinerească să scrie o *Dunăre* la îndemâna tuturor. Zorul lucrului i-a scormonit boala, i-a grăbit sfârşitul înainte să-şi isprăvească ultima pagină. Ochii săi s'au închis pe această Dunăre de simbol şi se poate spune că a murit pe apă, ca marinar, la postul de pilotaj.

Noi cei mulţi am intrat în marea noastră prin literatura lui Jean Bart. Maritimismul literar român a pierdut pe întâiul şi singurul ei cârmaciu. Tineretul de azi are un mijloc, în adaus, faţă de generaţia trecută să se împrieteneasca cu marea : sporturile nautice, maşinismul plutirii care a rupt oarecum poezia navigaţiei de altă dată. Spiritului îi rămâne însă cărţile de iniţiere ştiinţifică — destule şi în româneşte — şi buna literatură maritimistă de pretutindeni. Dorim ca această trăire complectă să înconjoare tineretul de pe plajă, din corturile sportive, în coloniile de vacanţă şi în hoinarele rătăciri de pe litoral. Până la un nou Jean Bart orizontul se poate lărgi cu lectura acelui roman admirabil de educaţie maritimistă care este *Marinarii fără teamă* a lui *Kipling* dat în româneşte de Victor Ion Popa. Micul bagaj cărturăresc de vacanţă (s'ar spori cu cele două romane încă tinere ale lui *Pierre Loti : Pescarul de Islanda* şi *Fratele meu Yves,* cu acel jurnal al navigatorului de unul singur în jurul pământului *Alain Gerbault,* memorialul întrepidului corsar german din războiul ce-a fost, *Von Luckner* şi nu mai puţin vestit al americancei *Lowell : Le berceau sur l'abîme.* Pomelnicul s'ar adăuga mereu cu câteva volume din marii maritimişti : Joseph Conrad, Jak London, Stevenson, Staepoole şi alţii, fără să uit revista de animare a *Ligii Navale : Marea Noastră,* unde străjueşte în lumini de far, duhul întâiului nostru educator maritimist — Jean Bart.

AP. D. CULEA

CRONICA LUNEI

Ghiața care acoperea Dunărea dela un mal la altul, din porturile Dunărei de sus până la Mare s'a scurs de mult și cu venirea primelor zile călduroase porturile Dunărei și ale mărei au început să prindă viață.

Vasele eșite dela ernatec au început să se pregătească pentru campania de transporturi de vară, cassele de transport au început goana după încheeri de contracte iar marinarii români din porturile Dunărei așteptau cu nădejde această nouă campanie.

Și iată care era nădejdea marinarilor români din marina comercială :

In Aprilie 1934 se votase modificarea art. 7 din legea de organizare a marinei comerciale prin care se rezolva un vechiu, important și îndreptățit deziderat a marinarilor comerciali români. Prin această nouă lege se prevedea ca în termen de 6 luni dela promulgarea ei, echipagiile vaselor sub pavilion român să cuprindă 75% marinari de națioonalitate română iar după scurgerea unui an acest procent să treacă la 90%.

Primul termen a expirat la 27 Oct. 1934 când conform acestei legi nici un echipaj a nici unui vas sub pavilion român nu trebuia să cuprindă marinari de altă naționalitate în proporție mai mare de 25%.

Bineînțeles, că legea nu s'a respectat și atunci marinarii români, cu foarte mare dreptate au început o campanie vie prin organizațiile lor sindicale în contra armatorilor care nu respectă legea.

Cu închiderea navigației în iarna 1934/1935 agitația lor s'a mai potolit în speranța că la redeschiderea navigației autoritățile competinte vor forța pe armatori să intre în legalitate.

Navigația s'a redeschis, dar armatorii nu au înțeles să respecte această lege, cu atât mai mult cu cât între timp trecuse și cel de al doilea termen.

Și-atunci agitația și campania marinarilor comerciali loviți în însăși existența lor a reînceput.

Astăzi, când nu se vorbește decât de protecția muncei naționale în orice ramură de activitate a țării, cererile marinarilor români sunt mai mult ca îndreptățite.

Există atâți armatori de altă naționalitate chiar, pe a căror șlepuri la Dunăre nu există nici un marinar român.

Pavilionul țărei noastre e purtat pe aceste ambarcațiuni, de marinari care nu au nici un respect și nici o dragoste de el, care nu scapă ocaziunea de a-l terfeli.

Reamintim cazul pe care l'am publicat în revista noastră în 1934, ce a avut loc în unul din bazinele portului Budapesta unde câteva șlepuri și remorchere sub pavilion român, prinse de iarnă, au fost silite să erneze.

La inspecția făcută de un demnitar ungur, cum acesta mirându-se că nu vede nici un marinar român, la întrebarea ce a pus unui marinar, i s'a răspuns că românii nu sunt buni decât de plugărie.

Nu e nici cazul și nici locul a mai demonstra calitățile marinarilor români, și părerile unui asemenea marinar care deși străin de neamul nostru mănâncă totuși pâine în țara noastră, nu vor umbri cu nimic părerile pe care alți străini le are despre capacitatea, disciplina, pricepera și curajul marinarilor români.

Cazul însă ne arată mentalitatea acelora care ne poartă pavilionul în străinătate.

Marinarii români nu cer a lua pâinea dela gura nimănui, nu pretind că dreptul la viață îl au numai ei în țara lor, dar nu înțeleg că în țara lor să nu fie preferați ei. Nu există marină în care proporția în echipagii a naționalilor să fie în mod efectiv mai mică cu 95% dacă nu 99% și armatorii trebue să înțeleagă și să se convingă de dreptatea cauzei marinarilor români, iar autoritățile competinte care i-au înțeles și au elaborat legea așa cum este acum, se vor pune în slujba cauzei și a respectului acestei legi.

Protecția muncei naționale în alte țări, în alte marine îmbracă și alte aspecte, nu numai pe acel al proporționalității în echipagii.

Și aceasta ne-o dovedește o veste, care dacă nu e rea, nu poate totuși să ne bucure, pe care ziarele ne-au adus-o, tot în această lună a lui Mai.

Cu toată criza care încă bântue, cu toată lipsa de credit, cu toate taxele Comisiunei Europene s'a reușit ca piețile Brăilei și Galațiului să încheie importante tranzacțiuni de cereale cu străinătatea. Astfel, o cassă de export din Brăila a încheiat chiar contractul cu o cassă italiană pentru livrarea a 2000 tone cereale pentru Ravena-Italia, când primește o telegramă dela cumpărătorul din Italia că nu primește marfa dacă nu e încărcată într'un vas sub pavilion italian.

Această măsură e dictată desigur de către guvernul italian pentru a proteja flota comercială italiană.

Deși măsura ne lovește direct interesele și economia noastră, nu putem să nu admirăm avalanșa de sforțări pe care Italia le face în toate domeniile pentru protecția muncei naționale, și nu relevăm faptul decât ca să arătăm aceasta și grija ce această țară o are de marina comercială a sa, importanța ce i-o dă, politica sa navală și economică pe care o duce.

Deciziunea e dureroasă desigur pentru noi și agravează situația parcului nostru de vase sub pavilion român, si așa destul de mic, învechit și silit să se sbată în tot felul de greutăți.

Bineînțeles, că nu se pune chestiunea de represalii similare din partea noastră, dar totuși sunt necesare stabilirea de acorduri și convențiuni care să nu ne periclitеze exportul și activitatea navelor noastre și pe care desigur că autoritățile competinte nu vor întârzia de a le stabili.

Tot în acest timp, ziarele au mai adus vestea că fuziunea între Navigația Fluvială Română (N. F. R.) și Societatea Română de Navigație pe Dunăre (S. R. D.) nu se mai face.

Chestiunea aceasta, se știe, adusă în discuție în anul trecut a prilejuit multe polemici prin ziare, reviste, păreri și interpelări în Parlament ; s'au numit comisiuni de juriști, technicieni și personalități cunoscători ai chestiunei care să studieze realizarea aceste fuziuni și s'a intocmit chiar un proect de lege ce trebuia depus Camerei Deputaților încă din toamna 1934.

Motivele pentru care fuziunea nu se mai face nu le cunoaștem ; nu cunoaștem greutățile ce se opun acestei fuziuni, dar cunoaștem că dacă s'ar fi realizat această colaborare între stat și capitalul particular, economia națională, interesele atât ale statului cât și ale particularilor nu ar fi putut decât câștiga, pentrucă desigur că decât 2 societăți care se sbat amândouă în dificultăți de tot felul și care pe deasupra se mai și concurează între ele, mai

bine o singură societate, bine organizată, sub controlul şi ajutorul statului.

Vremurile sunt grele şi impun tuturor unirea.

Societate de navigaţie cu capitaluri mari, cu trecuturi glorioase, cu directive judicios trasate şi cu experienţe vaste în materie de exploatare a căilor de comunicaţie pe apă ne dau exemplu ; marile societăţi engleze White Star şi Cunard au fuzionat, Italia a silit o serie de societăţi de navigaţie să fuzioneze, Germania de asemenea.

Nădăjduim totuş că se vor găsi soluţii care să elimine greutăţile ca fuziunea să se realizeze, luând naştere o nouă societate, întărită, controlată şi ajutată de stat, bine organizată, sub o bună conducere şi care să poată răspunde concurenţei din ce în ce mai mare pe care pavilioonul străin ne-o face pe Dunăre.

După cum vedem nici unul din evenimentele lunei Mai, şi care au privit marina şi marinarii nu au fost din cele care să ne bucure, cu atât mai mult cu cât acestora s'a mai adăugat încă unul : Moartea contra-amiralului în retragere N. Graçoski, moarte dureroasă pentru marinari şi pentru cei ce l'au cunoscut.

Figură reprezentativă a marinei noastre militare, a trecut din această viaţă în vârstă de 74 ani, din care 54 i-a pus în slujbă credincioasă pentru Ţară, Rege şi Marină.

Om integru, sobru, modest, bun şi de o delicateţă sufletească rară, a ţinut ca şi prin ultimele sale hotărâri să ne dea dovadă de aceste calităţi ale sale.

Inchizând ochii a ţinut să nu i se facă nici o paradă, să nu vorbească nimeni despre el, să nu-l însoţească nimeni la ultimul locaş.

O bună parte din cariera sa fiind aghiotantul Regelui Carol I, în care calitate a fost păstrătorul multor confidenţe, ca un suprem omagiu memoriei marelui său rege, pe care l'a servit cu credinţă a luat prin ardere odată cu corpul său, toată arhiva sa.

MIRTH.

† Amiralul Graçoski

Duminică 7 Mai a fost încinerat trupul celui ce în viaţă fusese Amiralul Gracoski. Fără onoruri, fără coroane, fără a şti nimeni de cât abia a doua zi. Aşa i-a fost dorinţa : să nu turbure pe nimeni.

In timpul războiului a fost delegatul guvernului pe lângă Crucea Roşie dela Geneva, îngrijind în special de soarta prizonierilor români. In 1920 părăseşte armata, ia parte activă la înfăptuirea Ligei Navale. In ultimii ani făcea parte din consiliul de administraţie al P. C. A-ului, unde aducea competinţa sa marinărească.

Redăm mai jos rândurile trimise de d. Amiral Eustaţiu, fost comandant al Marinei.

Vestea morţii unui marinar oricare ar fi el, mare sau mic în grad, mă doare.

Când marinarul a fost un intim al meu din primii săi ani şi cu care am păstrat timp îndelungat, până am albit şi unul şi altul, legăturile sfinte de strânsă prietenie şi camaraderie, îmi sângerează inima, îmi răscoleşte sufletul.

Cu defunctul Gracoski am îmbătrânit ca marinari în serviciul ţării.

El s'a format în marina noastră şi pe vasele de război Franceze.

Şi-a căpătat gradele făcându-şi stagiul de îmbarcare cerut de lege, chiar dupăce a trecut în înalta funcţiune de Adjutant al M. S. Regelui Carol I şi în urmă al M. Sale Regina Elisabeta.

Devotamentul lui pentru ţară şi tron, l'a afirmat în toate ocaziunile.

Gândul şi activitatea sa erau asupra marinarilor şi marinei. Conştient de înalta sa misiune pe lângă Şeful suprem al Armatei, îl ţinea la curent cu nevoile marinei şi se silea să fie aduse la îndeplinire de guvernele ce se perindau la cârma ţării.

Astfel a fost marinarul adjutant Gracoski.

Aşa l'am cunoscut, aşa a rămas până la doborât groaznica boală ce l'a ros zi cu zi, ceas cu ceas de cum îi a cuprins trupul.

El moare cinstit şi demn cum i-a fost întreaga vieţă.

De aş putea să-l fac să audă şi să simtă durerea sufletului meu, aş striga-o cu toată puterea ce o dă omului marile sguduiri ce îl înspăimântă.

Pentru noi, marinarii cari l'am iubit şi stimat, ca şi pentru toţi cari l'au cunoscut, Amiralul Gracoski Niculae rămâne icoana sfântă la care ne închinăm şi o slăvim.

Amiral EUSTATZIU

POEZIA MĂRII

Omule liber ! totdeauna vei iubi marea !

Marea e imaginea ta, în frământarea neîntreruptă a talazurilor sale, tu îţi contempli sufletul, care e o prăpastie tot aşa de adâncă şi amară.

Baudelaire.

Cine n'a iubit marea ?

Cel ce n'a văzut-o !

Marea impresionează totdeauna puternic, fie că e calmă, fie că e înfuriată.

Poeţii au găsit totdeauna o afinitate între sufletul omenesc şi mare : „Omul, ca şi marea, are valurile şi capriciile sale", spune un clasic francez : „Sufletul meu este o mare, al cărei fund îl caut", spune un altul.

„Marea vieţii ispitită de viforul ispitelor" expresia din Sfânta Scriptură, şi „Marea pasiunilor omeneşti", sunt expresiunea unei realităţi profunde.

Cărui fapt se datoreşte această intimă legătură ? In frământarea neîntreruptă a valurilor sale, omul îşi contemplă propria sa imagină, imaginea unei vieţi sbuciumate, care trebue să o ducă pe acest pământ. Mai mult, marea e socotită ca un nesecat isvor de viaţă, ca imaginea fecundităţii, pentrucă viaţa însăşi îşi are originea în ea.

Marea este laborator, câmp de bătae, cale de comunicaţie comodă, pentru unii ; isvor de sublimă inspiraţie artistică pentru alţii.

Talentul şi sensibilitatea acestora din urmă, a făcut ca marea să ia multiple şi diferite aspecte în literatură. Imensitatea mării, muzica valurilor ei, misterul ce o învălue, uimeşte şi înfricoşează ; ea ne dă ideia infinitului şi a măreţiei.

Incepând dela poesia populară şi până la cea mai desăvârşită formă a poesiei culte, împărăţia valurilor sărate a fost motiv de inspiraţie, şi a ispitit pe poeţi să cânte clocotitoarea chemare a lunii, calmul unduios, molcoma înfrăţire a cerului cu marea.

In cele ce urmează, vom reda câteva aspecte ale mării aşa cum apar, la câţiva dini poeţii noştri. Aceştia pot fi grupaţi în două clase : 1) Poeţi la care găsim câteva piese referitoare la mare şi 2) Poeţi care şi-au închinat aproape toate versurile mării şi la tot ceiace este în legătură cu ea.

Vasile Alexandri, „acel rege-al poesiei", are câteva poesii referitoare la mare, dar cari spre regretul nostru nu cântă Marea Noastră, căci sunt scrise la Veneţia, Nisa sau Prinkipo. Câteva titluri din aceste poesii dovedesc acest lucru' O seară la Lido, Peccarul Bosphorului, Marea Mediterană, Lacul de Como, etc.

Este adevărat însă, că aceste poesii nu sunt destul de bine cunoscute, căci în cărţile de şcoală sunt trecute, adevăratele sale capo-d'opere, poesiile în care a cântat plaiurile şi frumuseţile ţării româneşti şi vitejia soldatului român la 1877.

Intr'o scrisoare către un prieten al său din Paris, scrisă din Constantinopol, Alexandri pomeneşte totuşi de Marea Neagră : „şi trebue să plec în Moldova, chiar de-ar fi să mă înec în Marea Neagră...".

Iată cum cântă în ritm cadenţat şi rimă sonoră Marea Mediterană :

Intindere albăstrie,
Nemărginit safir,
O mare ! scumpă mie,
Eu vecinic te admir.
Eşti vastă, triumfală,
Te mişti măreţ la vânt,
Ca mantie regală
Lipită de pământ.

Tu eşti atrăgătoare, ca visul început,
Şi nu-i leagăn sub soare, ca tine de plăcut.
Nici un spectacol mare nu poate a mă 'ncânta,
Ca neagra-ţi turburare sau liniştirea ta.

O furtună, nu este chiar aşa de groasnică, când poetul o priveşte depe mal :

In ceasul trist de noapte, când apriga furtună
Pe marea turbuiată, săltând din val în val,
Se 'nalţă, se lăţeşte, şi vâjie şi tună
Sdrobindu-se de mal,

Imi place a sta singur pe-o stâncă dărâmată,
S'aud pe maluri vântul cu groază şuerând,
Să văd pe 'ntinsul negru furtuna 'ntărâtată
Şi cerul fulgerând...

Adevăratul şi incontestatul rege al poesiei româneşti, autorul „Luceafărului" şi al „Satirelor", care a creiat în poesie o expresie densă, în care se găsesc strânse la un loc : Imaginea, sensul, muzicalitatea şi gândirea, a fost şi el ispitit să cânte, sbuciumul şi calmul valurilor. La Eminescu putem observa, câte atitudini şi ce rezonanţe poate să trezească marea într'un suflet sensibil de poet.

Legătura între el şi mare este aşa de strânsă, încât se considera fiul ei :

...iar cerul este tatăl meu
...şi mumă-mea e marea.
Am coborât cu-al meu senin
Şi m'am născut din ape.

Luceafărul neînţeles de muritorii de rând, este chiar poetul care a găsit aşa de puţină înţelegere la contemporanii săi. S'a născut din ape şi vrea să moară lângă mare, căci ultima dorinţa a poetului a fost :

„să mă lăsaţi să mor la marginea mării".

Influenţat probabil de religiile orientale, în care supremul bine este scufundarea în neant, el a dorit ca mormântul să i se sape la marginea imensei şi deapururi enigmatice mări, — cu care sufletul său se sudase. Dorinţa i-a fost împlinită şi imobilul bronz priveşte „eternele ape care din văi adânci se 'nalţă la maluri ; cu braţe de valuri s'ar atârna de stânci şi murmură într'una când spumegând recad".

Meditaţi puţin şi încercaţi să refaceţi puternica imagine din aceste două versuri :

„Peste câte mii de valuri stăpânirea ta străbate,
„Când pluteşti pe mişcătoarea mărilor singurătate.

Eminescu fiind un poet mai bine cunoscut, fiecare îşi aduce aminte de diferite versuri în care marea e atât de impresionant descrisă.

Poetul diplomat, reprezentatul eleganţei versurilor în literatura noastră, Duiliu Zamfirescu, în poesia „Pe malul mării" deşi vorbeşte la persoana a treia, se vedea că este fericit că se întorvărăşeşte sufleteşte cu ea :

Când marea furios se sbate,
Lovind în stânci,
Din valul rupt cade pe spate
Dorința poftelor adânci...
Și când se 'nalță ca nebună
Urlând la cer,
E năzuința către lună,
Puterea vechiului mister...
Sau când se'ntinde sclipitoare
Ca de smarald,
E pofta de-a trăi în soare
Și-a prinde sufletul lui cald...
Oceanul, soarele și luna
Par a-i șopti
Că toate la un loc cer una :
Să reînceapă a iubi !
Ah ! Tu, eterna mea credință,
In viitor te voi prefac'n suferință,
Sau într'un tânăr nou amor ?

D. Anghel, încearcă să înțeleagă muzica valurilor și sbuciumul mării, dar enigma rămâne întreagă :

„In fiecare seară, de-un timp, stau cu mirare
Și-ascult ce straniu cântă tumultoasa Mare...
Atent, îmi plec urechea, și-ascult notele-i grele...
Ascult, cătând pe'ncetul să mă deprind ele, —
Să-mi lămuresc ce-o doare, când spumegă de ură,
Ce vrea să spună Marea cu'nfricoșata-i gură...
Dar apele-i țin taina...

Autorul „Romanțelor pentru mai târziu" și a poesiilor ce trebuesc citite noapte, vorbește în deosebi de corăbiile greoaie ce vin sau ies din port :

...purtând în pântecele lor
Grămezi de aur, chilimbare, smaralde verzi și-opale blonde,
Iar sus pe bord, tristețea-a celor romanțe veșnic vagabonde
Cântate azi în drum spre poluri, iar mâine în drum spre equator...

Lirica românească, în ultimul timp, a fost îmbogățită cu câteva volume de versuri, cari au fost inspirate de tainicile oglindiri ale apelor.

I. Gr. Periețeanu, în volumul „Escale" cu aquarele de pictorul marinar Știubei, face un turneu în Mediterana, și în 14 sonete, cântă Istambulul, Acropole, Marea Ionică, Vezuviul, Pompei, Alegerul și chiar pe Musolini.

Primul sonet din acest volum este închinat Mării Negre :

Când Crivățul sălbatec, podoaba i-o sfâșie,
Și undele-i sdrențe plutesc în vijelie,
O mantie superbă din ele-mi înădesc.
Dar noaptea'n clar de lună, când plină de orgoliu,
Iți legeni goliciunea sub farmecul ceresc,
Hamacul tău de unde îmi pare un lințoliu.

Marinarii sunt considerați de cea mai mare parte dintre oameni, mari visători și inconștienți poeți sans voix.

Fără îndoială, acesta nu este un adevăr absolut, căci însuși cel ce a spus acest lucru face excepție, pentrucă este... Pierre Loti.

Nu în scopul de a întări regula, vom remarca o excepție românească, ci pentru a semnala pe marinarul prin care pentru prima oară marea intră triumfal în poesia românească. Este vorba de volumul „Cântec din Mare" a d-lui N. T. Cristescu, care conține 30 poesii originale și cinci prelucrări care sunt la înălțimea originalului.

Ca și la ceilalți poeți, marea este o enigmă :

Jmens clavir, cu mii și mii de clape,
Așa mi-apare marea câteodată,
Când peste întinsu-i nesfârșit de ape
Pornește vântul răsvrătit să bată.

Cu degete-ascuțite și osoase
El culcă-a'mării clape ca pe grâne,
Scoțând din valuri melodii duioase,
Sau sinfonii sălbatice, păgâne...

Dar noi, pitici și sclavi de-o zi ai gliei,
Reținem numai groaza și misterul ;
Adevăratul tâlc al sinfoniei
Nu-l înțelege, poate, decât cerul !

Ca orice marinar, poetul este și el fatalist, și știe că mormântu-i va fi marea, dar,

...pân'atuncea, mult iubită mare,
Cum vinul este bun și mai e vreme,
Și cum de fete tot pământul geme,
Te sfătuesc să ai și tu răbdare ;
Zadarnic pui furtuna să mă cheme :
Eu port mereu colacul de salvare.

Câteva din poesiile din acest volum au fost deja publicate în revista „Maritimă și Fluvială" sub pseudonimul Ion Plutașu.

Un alt poet al mării este Gr. Sălceanu, care are două volume : „Flori de mare" și „Ferbea as'noapte marea". Nu cunosc activitatea în alte domenii ale Domnului Sălceanu, care după cât am auzit este profesor la Constanța, dar din versurile d-sale, se vede că este un îndrăgostit de mare și cu o filosofie specifică celor ce sunt în contact cu ea.

Redăm prima poesie, care dă titlul celui de al doilea volum :

Fierbea as'noapte marea 'ntărâtată
Și-a spart atâtea lotci de piatra dură !
Pescarii se rugară noaptea toată,
Dar marea i-a 'nghițit cu neagra gură !

As'noapte, marinarii, urlând, în grup,
Cu pumnii strânși, amenințau tăria,
Dar furtuna și-a muiat mânia,
Se deslegase sufletul de trup.

După furtună însă urmează timp frumos și liniște:

Lespezi de veacuri bătute,
Liniște grea de metal,
Țărmuri cernite și mute,
Toate sunt roase de val.

Lotcile 'nfipte în dună,
— Scoici sfărâmate de mal —
Dorm încărcate de lună,
Liniște grea de metal.

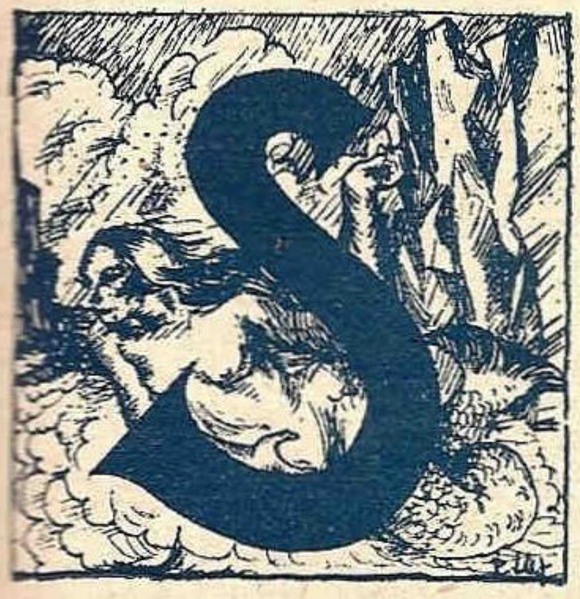
Mai sunt încă destui poeți care ar fi trebuit să fie citați, dar pe cari din lipsă de spațiu, și din cauză că au una, cel mult două, poesii referitoare la mare, nu i-am putut menționa. Sperăm însă ca și poesia mării, să aibă o antologie, în care să se vadă îmbinarea dintre maiestatea mării și sufletul omenesc.

AL. MUNTEANU

O noapte pe Atlanticul de Sud

— Dintr'un jurnal de bord —

de MIHAIL NEGRU



unt unul din fericiții cari, — cu voia lui Dumnezeu și cu iscusința comandantului vaporului „Méduana" sub pavilion francez, cu care am călătorit, — am ajuns până în celalt emisfer al Planetei noastre, tăind Equatorul și ajungând până în Brazilia.

Și am revenit, având o singură dorință : să plec din nou, cât mai curând.

Viața pe un transatlantic în cursă este una din cele mai interesante care se poate închipui.

Oamenii își trăiesc ziua întreagă și o parte din noapte tot așa cum sunt deprinși să și-o trăiască la uscat, cu singura deosebire că nu pot coborî de pe marea lor casă plutitoare.

Și face, fiecare, ceeace a învățat, sau lucrul către care îl îndeamnă temperamentul și deprinderea sa, — atunci când, bine înțeles, răul de mare nu-l silește pe călător să dorească să ajungă cât mai curând la uscat.

Recunoscând, cu oarecare sfială, că nu sunt dansator (se vede treaba că eu am trecut de „starea în care oamenii își manifesta sentimentele prin sărituri") și mărturisind cu rușine că nu cunosc niciun joc de cărți, m'am ținut la vechia mea deprindere : m'am uitat la cei cari dansau, jucau cărți, și-am scris o carte. Mi-am făcut „Jurnalul meu de bord", din care și desprind deocamdată câteva pasagii, cu speranța că ele vor interesa și pe alții.

Incomparabila muzică a Oceanului noaptea

...„Méduana", care a ridicat ancora eri după amiază, pornind din Dakar, de pe țărmul vestic al Africii, își urmează cursa, în plin Atlantic, ducând spre America de Sud câteva sute de suflete. Chiar în ziua plecării, — după masa de seară, care se ia ca în marile restaurante, în toaletă de seară, — a fost bal. Administrația vaporului caută să facă drumul cât mai plăcut, și găsește totdeauna ocaziunea de a organiza un bal, un concert executat de orchestra vasului, sau o reprezentație care, deși e destinată copiilor, face să asiste la ea și pasagerii în vârstă.

Noaptea târziu, către ora 2, când mi-am închis carnetul și am ieșit din fumoar, pe punte, rămăsesem singur cu marinarul de serviciu care-și făcea rondul. Am „inspectat", împreună cu el, toate colțurile vaporului, pe sectorul care-i era încredințat. Fiindcă, ceeace nu știu pasagerii, este că în timp ce ei se distrează sau dorm, fără grije, ochiul echipagiului stă în permanență deschis, atât sus la comandă, cât și în cuprinsul vaporului.

„Méduana", urmându-și cursa, neobosită, oscilează sensibil babord-tribord și invers. Mișcarea ei de legănare e lentă și la intervale regulate. O liniște adâncă învăluie lumea în care ne mișcăm plutind, și marele vapor luminat joacă mereu în mijlocul nopții reci, deși suntem în Aprilie. Cerul, negru și cu stele rare, ne impresoară, sporind sentimentul de singurătate și de mister al cadrului în care ne găsim și prin care înaintăm legănându-ne.

In tăcere, valurile Oceanului se rup, fărâmându-se și încălecându-se cu zgomot, acum fășiind, acum mugind, înălțându-se și recăzând, făcând să se ridice, jur împrejur, pe toată întinderea nesfârșită și mișcătoare, o larmă surdă și continuă, ca unui formidabil frunziș tremurând în vijelie. E o muzică pe care oamenii de la uscat n'au auzit-o niciodată. Trebuie ascultată, odată, noaptea, pe hulă, această muzică, necomparabilă cu nimic, a transatlanticului care, cu luminile de drum aprinse, saltă și se leagănă pe ape, în singurătatea nepotolită și fără cărare...

Puntea și culoarele, strălucind, — luminate pe jumătate, — dorm și ele la această oră, cu oamenii închiși în cabine, oameni amorțiți în paturi, neauzind, de acolo, decât un continuu vuiet înfundat.

Dar cugetul călătorului singuratic, — întârziind afară și privind cerul posomorât și valurile nesfârșit frământate, — prinde, în această lunecare peste negre și reci adâncuri, șuieratul întretăiat și ascuțit al vântului venind de departe și ascultă mugetul surd și uriaș al apei ; câteodată, prinde să deslușească duduitul stins al mașinilor cari lucrează nevăzute și fără odihnă, și distinge scârțâitul prelung al vaporului care se 'nalță, se pleacă și iar se ridică, troznind din încheeturi, și percepe, mirat, o mie de ciudate zgomote ale unei tragice și oarbe învălmășeli dârze, ale unei amarnice și uriașe lupte, născute din adâncuri și pierind în neștiut...

Oceanul, noaptea, vorbește o limbă plină de turburătoare taine, pe cari pământul e ursit să nu le 'nțeleagă niciodată.

Muzica aceasta, vijelioasă, eroică și fără glas, cântată în oscilațiile fără sfârșit ale năvii, îți pătrunde adânc în sufletul uimit, și-ți cântă în amintire vreme îndelungată și după ce ai debarcat... Și perna îți joacă sub cap, până 'ntr'a zecea noapte dormită la uscat, așa cum îți juca pe frământata întindere a mării, în lungi, negre și turburătoare nopți de neuitat...

. . . . . .

Târziu, către ora 3 noaptea, negurile s'au risipit, și, deasupra singurătăților neadormite, și în veciniică mișcare, s'a ivit Luna, vărsându-și recea lumină peste valurile fosforescente. Apa se vede acum umflându-se și răsturnându-se, și parcă și zgomotul ei a căpătat altă tonalitate.

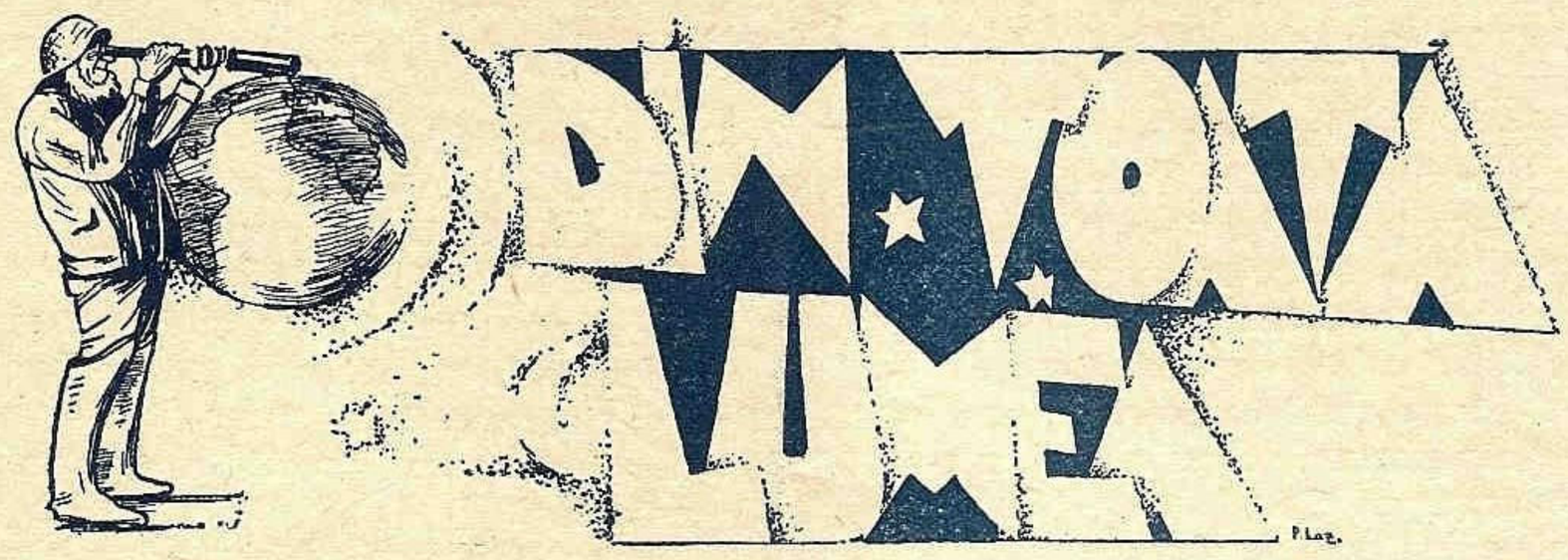
Vântul sufla peste întinderi, și sufla și sus, gonind nourii și sfâșiindu-i în bucăți negre.

Cerul se însenineză sensibil, și, la un moment, o mare porțiune a lui s'a degajat complet.

Prin catargul de la prova, zăresc, — emoționat, — grupul de stele cari alcătuiesc celebra „Cruce a Sudului", misterioasă constelație care, în acest ceas, are pentru mine, o poezie nespusă. Inlocuind „Steaua Polară", — călăuza navigatorului pe apele emisferului nordic, — „Crucea Sudului" conduce pe navigatori pe apele tropicelor și ale Equatorului, până jos, în emisferul Sudic.

Apa foșnește mereu, adânc, tăiată puternic de etrava „Méduanei", și ne urmăm călătoria spre coasta Americei de Sud.

. . . . . .



20 de ani dela torpilarea Lusitaniei

La 7 Mai s'au împlinit douăzeci de ani dela unul din cele mai răsunătoare evenimente din cursul războiului mondial. Torpilarea *Lusitaniei* are o importanţă excepţională — atât din punct de vedere militar cât şi din punct de vedere politic — căci ea marchează, pe de o parte traducerea în fapt a doctrinei amiralului Aube, care preconizase, încă din 1886, că vasele torpiloare trebue să distrugă fără avertisment marile pacheboate [1]); pe de altă parte, este punctul de plecare al unei politici mai active a Statelor Unite care avea să ducă la declararea de război Germaniei la 5 Aprilie 1917.

Inainte de a expune circumstanţele în cari s'au produs torpilarea *Lusitaniei,* credem util a reaminti, foarte pe scurt, modul cum a luat naşterea războiul submarin contra vaselor de comerţ.

La 20 Octombrie 1914 submarinul german *U. 17* oprea cargobotul englez *Glitra* şi, după ce evacua echipajul, scufunda vasul; era prima distrugere a unui vas comercial în cursul războiului. Faptul atrase atenţiunea Amiralităţei Germane asupra posibilităţei de a utiliza submarinele contra traficului; după lupta navală dela Dogger Bank, Germania renunţând a mai contesta supremaţia de Liverpool, ziarele americane publicau următorul aviz, dat de Contele Bernstorff, Ambasadorul Germaniei la Washington: „Este reasuprafaţă, amiralul Tirpitz aprobă ideea acestui fel de acţiune şi, la 4 Februarie 1915, Germania proclamă apele britanice zonă de război în care vasele de comerţ, inamice sau neutre, erau expuse a fi distruse fără avertisment.

Din operaţiunile submarinelor germane, după proclamaţia din 4 Februarie 1915, se poate trage concluzia că Amiralitatea Germană urmărea să răspândească teroarea pe mări, ceeace — în credinţa ei — trebuia să aducă sugrumarea traficului aliaţilor. (Cu ocazia torpilărei pachebotului englez *Falaba,* submarinul *U. 38* a tras cu tunul asupra bărcilor de salvare pline cu naufragiaţi). Terorizarea populaţiunilor pacifice a fost dealminteri unul din mijloacele întrebuinţate cu predilecţie de Germania în război; bombardarea oraşelor neapărate depe coasta de Est a Angliei, efectuată de către crucişătoarele de bătălie, şi mai târziu raidurile de zeppeline împotriva Londrei, ca şi bombardarea Parisului de tunurile cu tragere lungă au avut acelaş scop.

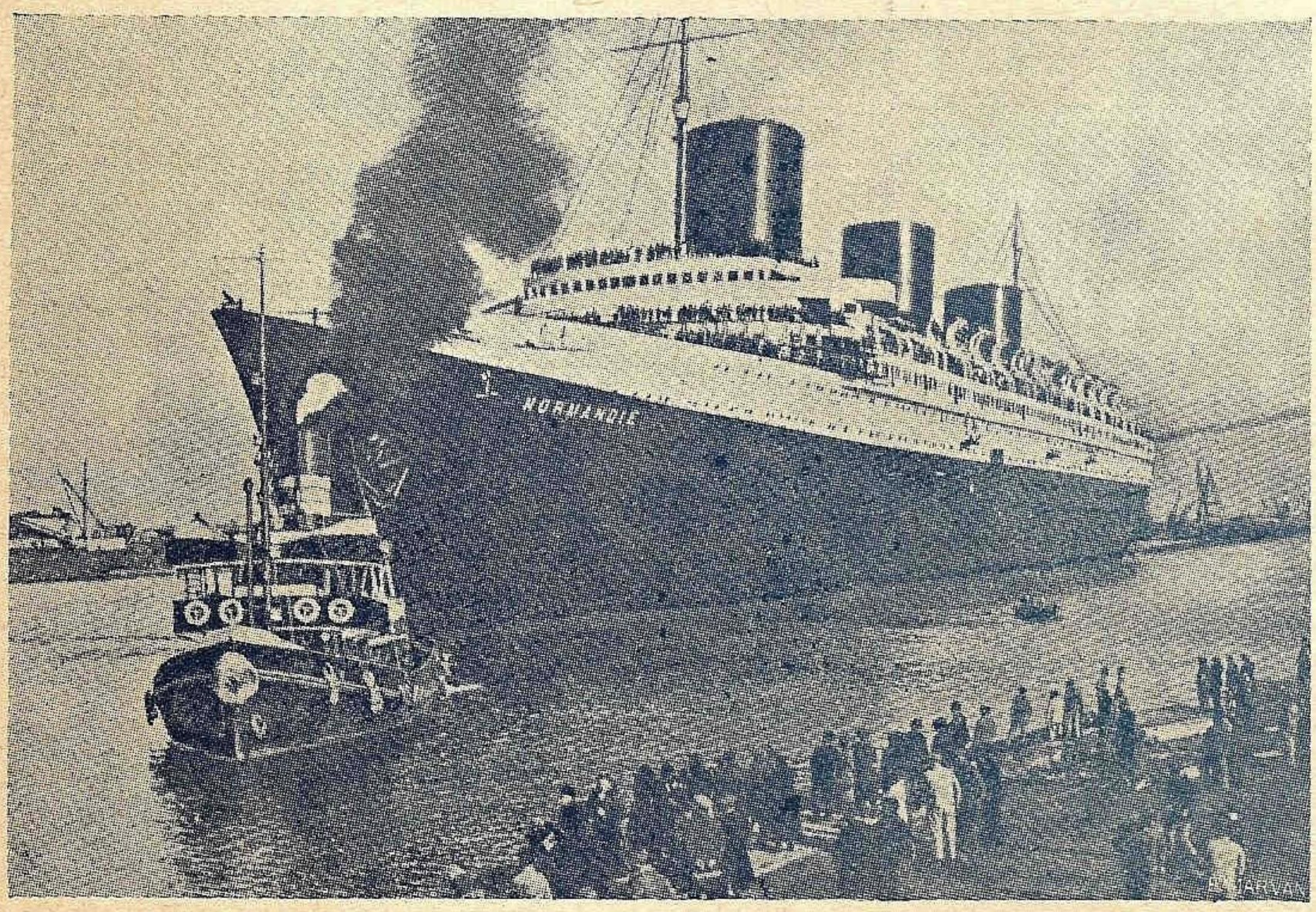
După torpilarea unor vase neutre — care a atras protestele guvernelor respective — Amiralitatea germană a dat două ordine (18 şi 29 Aprilie 1915) prin cari prescria comandanţilor de submarine să nu mai torpileze vase neutre. Cu toate aceste ordine, la 30 Aprilie 1915, cargobotul american *Gulflight* este torpilat fără avertisment; în această împrejurare câţiva cetăţeni americani îşi găsiră moartea, ceeace aduse un energic protest al Statelor Unite. In urma acestui incident, Amiralitatea Germană, fără a renunţa la torpilarea vaselor neutre, ori a pacheboatelor, încercă să avertizeze neutri de pericolele ce le oferea o călătorie pe mare

La 22 Aprilie, înaintea plecărei *Lusitaniei* din New-York spre Liperpool, ziarele americane publicau următorul aviz, dat de Contele Bernstorff, Ambasadorul Germaniei la Washington: „Este reamintit că vasele purtând pavilionul Marei Britanii sau al aliaţilor săi, sunt supuse distrugerei în zona de război; persoanele cari se vor îmbarca pe ele o vor face pe riscul lor". Avizul apărea chiar lângă anunţul de plecare publicat de Compania Cunard.

La 7 Mai, *Lusitania* era torpilată, fără avertisment, de către submarinul *U. 20,* în timp ce naviga în apropiere de coasta Irlandei; curând după explozia primei torpile se produse o altă explozie care grăbi sfârşitul vasului. In acest naufragiu îşi găsiră moartea

---

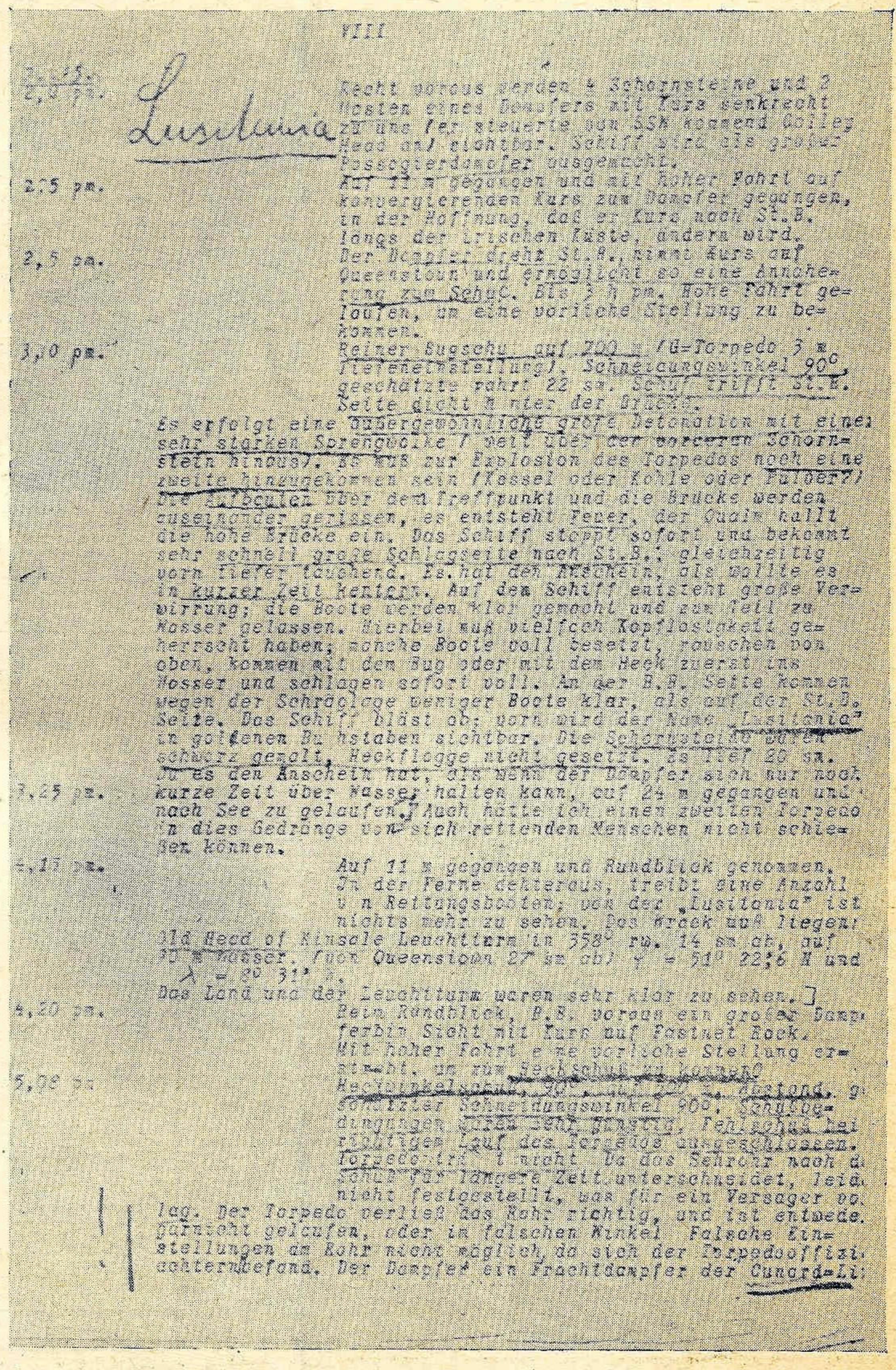
[1]) Amiral Aube: Défense nationale, défense des colonies (Atlas colonial Henri Mayer, pag. 12).



Marele pachebot francez „Normandie" eşind din bazin.

1.198 de persoane, din cari 118 americani. Emoţia şi indignarea fură universale: chiar guvernul german îşi dădu seama de gravitatea faptului şi, fără a mai aştepta vreun protest, Cancelarul exprimă, la 9 Mai 1915, d-lui Gerard, Ambasadorul Statelor Unite la Berlin, regretele guvernului german, rugându-l a transmite, la Washington, o notă prin care Germania propunea o serie de măsuri relative la acţiunea submarină. A doua zi, Ministerul de Externe german trimise următoarele instrucţiuni Contelui Bernstorff; 1) să exprime Departamentului de Stat simpatia guvernului german pentru victime; 2) să facă guvernul britanic responsabil pentru faptul că înfometează Germania — obligând-o a recurge la represalii — şi pentru faptul că vasele engleze sunt armate şi încearcă să tae submarinele germane, împiedicându-le astfel de a putea vizita vasele oprite; 3) să declare că *Lusitania* transporta 5.400 lăzi cu muniţii şi contrabandă de război.

D. Bryan, Secretarul de Stat american, nu primi însă scuzele puţin dibace ale guvernului german şi, după o nesfârşită corespondenţă, Germania remise, la 8 Iulie o notă prin care declară că: 1) submarinele germane vor primi ordine speciale pentru a lăsa să treacă toate vasele americane de pasageri, dacă acestea vor putea fi recunoscute după semne speciale şi dacă îşi vor anunţa dinainte trecerea; 2) *guvernul german nu vede necesitatea pentru americani de a se îmbarca pe vase inamice, acoperindu-le astfel cu prezenţa lor.* Prezidentul Cilson, respinse teza germană şi afirmă cu energie dreptul americanilor de a călători nestânjeniţi pe mări. D. Bryan, care găsise suficientă nota germană, fu înlocuit prin d. Lansing. De teama unor noi incidente, războiul submarin fu temperat în mod făţiş, şi Amiralitatea germană restrânse activitatea submarinelor sale. Torpilarea fără avertisment a pachebotului *Arabic*, la 19 August 1915, aduse o nouă serie de scuze ale guvernului german dar, de astă dată, se dădu bazelor de submarine următoarea telegramă cifrată: „Chiar depe acum marile transporturi de pasageri nu vor putea fi scufundate decât după avertisment şi după salvarea pasagerilor şi echipajului". Primul capitol al războiului submarin era încheiat.


VIII

Lusitania

2.05 pm. Recht voraus Backbord & Schornsteine und 2 Masten eines Dampfers mit Kurs senkrecht auf uns. Ist steuerlos und sinkt rasch nach Backbord. Schiff muß die ganze Passagierdampfer sein.
2,5 pm. Ruf "U 20" gegeben und mit hoher Fahrt auf Konvergierenden Kurs zum Dampfer gegangen, in der Absicht, das er Kurs noch ändert, längs der Linken Seite, andern wird. Der Dampfer dreht St.B., nimmt Kurs auf Queenstown und ermöglicht so eine Annäherung zum Schuß. Bis 3 h pm. hohe Fahrt gelaufen, um eine vorliche Stellung zu bekommen.
3,10 pm. Reiner Buganschuß auf 700 m (G=Torpedo 3 m Tiefeneinstellung), Schußwinkel 90°, gerechnete Fahrt 22 sm. Der Treffer sitzt St.B. Seite dicht hinter der Brücke.
Es erfolgt eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke (weit über den vorderen Schornstein hinaus). Es muß zur Explosion des Torpedos noch eine zweite hinzugekommen sein (Kessel oder Kohle oder Pulver?) Die Aufbauten über dem Treffpunkt und die Brücke werden auseinander gerissen, es entsteht Feuer, der Dampfer hält die hohe Fahrt ein. Das Schiff stoppt sofort und bekommt sehr schnell große Schlagseite nach St.B., gleichzeitig vorn tiefer tauchend. Es hat den Anschein, als sollte es in kurzer Zeit kentern. Auf dem Schiff entsteht große Verwirrung; die Boote werden klar gemacht und zum Teil zu Wasser gelassen. Hierbei sind vielfach Kopflastigkeit geherrscht haben; manche Boote voll besetzt, rauschen vorn ober, kommen mit dem Bug oder mit dem Heck zuerst ins Wasser und schlagen sofort voll. An der B.B. Seite kommen wegen der Schräglage weniger Boote klar, als auf der St.B. Seite. Das Schiff läßt ob; vorn wird der Name "Lusitania" in goldenen Buchstaben sichtbar. Die Schornsteine sind schwarz gemalt, Heckflagge nicht gesetzt. Es liegt 20 sm. so es den Anschein hat, als wenn der Dampfer sich nur noch
3,25 pm. kurze Zeit über Wasser halten kann, auf 2½ m gegangen und nach See zu gelaufen. Auch hätte ich einen zweiten Torpedo in dies Gedränge von sich retten den Menschen nicht schießen können.
3,17 pm. Auf 11 m gegangen und Rundblick genommen. In der Ferne backbord, treibt eine Anzahl von Rettungsbooten; von der "Lusitania" ist nichts mehr zu sehen. Das Wrack war liegen: Old Head of Kinsale Leuchtturm in 358° rw. 14 sm ab; auf 51° 36' Nord, (von Queenstown 27 sm ab) φ = 51° 22,6 N und λ = 20 31' W.
Das Land von der Leuchtturm waren sehr klar zu sehen.]
3,20 pm. Kein Rundblick, B.B. voraus ein großer Dampfer Backbord Steht mit Kurs auf Festen Dock. Mit hoher Fahrt e ne vorliche Stellung erreicht, um zum Schuß zu kommen.
5,05 pm Rechtwinkel 90°, Tiefe[illegible]. Einstellung: Schußwinkel 90°, Tiefeneinstellung 3 m, Sprengladung [illegible] kg. Der Torpedo verließ das Rohr richtig, und ist entweder parallel gelaufen, oder im falschen Winkel. Falsche Einstellungen am Rohr nicht möglich, da sich der Torpedooffizier achtern befand. Der Dampfer ein Frachtdampfer der Cunard-Li;

Faţă de impresiunea produsă în ţările neutre, propaganda germană a răspândit peste tot o versiune în baza căreia: 1) comandantul submarinului nu ştia că are de a face cu un pachebot şi 2) că cea de a doua explozie nu a fost provocată de o a doua torpilă ci de către explozia muniţiilor de pe bordul *Lusitaniei.* Pentru lămurirea acestor afirmaţiuni vom reproduce textul raportului de mare al Căpitanului Schwieger, comandantul lui *U. 20;* acest raport a fost găsit, în 1920, de un jurnalist american în arhivele Ma-

relui Stat Major General al Marinei germane şi l-a fotografiat. Acest document dezminte toate afirmaţiile oficiale ; se va vedea că comandantul submarinului german — departe de a ignora că avea de a face cu un pachebot, cum vor pretinde mai târziu Bernstorff şi Tirpitz — nota, la 2 p. m. *(o oră înainte de torpilare)* că recunoaşte un mare vas de pasageri. In raport se afirmă că cea de a doua explozie este datorită *probabil* exploziei *căldărilor, cărbunilor* sau *pulberei?* (sic.)

JURNAL DE RĂZBOI

al submarinului M. Sale *U. 20* pentru perioada dela 30 Aprilie la 13 Mai 1915

(sub comanda Căpitanului Schwieger)

10.00 a. m. Cum ceaţa nu se ridică, mă hotărăsc să încep croaziera de întoarcere pentru a mă angaja pe timp frumos în canalul de Nord.

Căp. Schwieger, Comandantul submarinului U. 20.

11.00 a. m. Inseninare. Un şalutier (vas de patrulă?) vine către noi dinspre uscat. Este încă departe.

11.05 a. m. Plonjat la 11 metri, observat vapor. Deodată vizibilitate excelentă. Viteză vapor slabă. Totuşi plonjez la 24 metri şi mă depărtez de el. Mă voi urca la 11 metri către ora unu pentru a examina împrejur.

12.50 p. m. Vizibilitate foarte bună. Vas cu maşini foarte puternice trece peste noi. Când urcăm la 11 metri constat că vasul care a trecut peste noi acum zece minute nu este altul decât un vas de război britanic. Mic crucişător vechi (tip *Pelorus)* cu doi arbori şi două coşuri.

1.15 p. m. Gonesc după crucişător pentru a încerca să-l atac când îşi va modifica drumul. El nu încetează însă a zigzaga în toate sensurile cu toată viteza şi sfârşeşte prin a dispare în direcţia Queenstown.

1.45 p. m. Vizibilitate foarte bună, timp foarte frumos. In consecinţă, vidat water-ballasturile şi continuat drumul. Mi se pare inutil să aştept în largul Queenstownului.

2.000 p. m. Drept în prova devin vizibile patru coşuri şi doi arbori ai unui vapor urmând un drum perpendicular pe al nostru (guverna dinspre S. S. W. îndreptându-se spre Galley Head). Vasul este recunoscut ca fiind un mare vapor de pasageri.

2.05 p. m. Plonjat la 11 metri şi îndreptat cu toată viteza asupra vaporului cu speranţa că va veni în tribord pentru a urma coasta Irlandei.

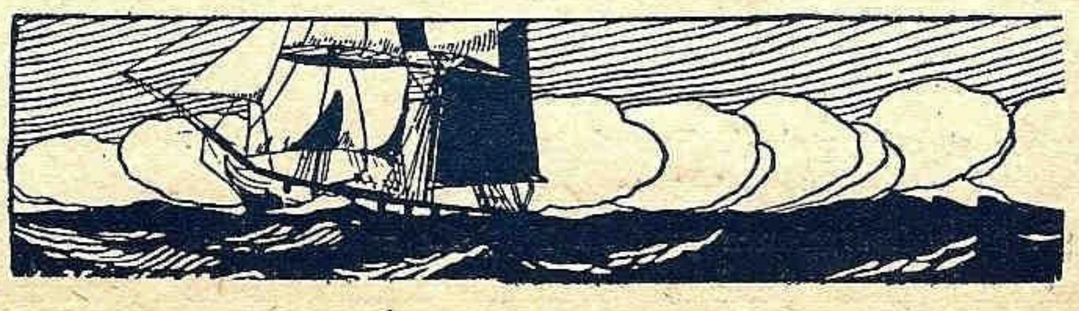
2.15 p. m. Pachebotul vine în tribord, se îndreaptă spre Queenstown şi permite astfel să mă apropii pentru atac. Până la ora 3 p. m. dat mare viteză pentru a căpăta o poziţie propice în faţa lui.

3.10 p. m. Lansat torpilă tub prova la 700 m. (torpilă-G, imersiune 3 m.) Unghi de incidentă 90°, viteză estimată 22 mile marine. Torpila nimereşte în tribord, drept înapoia paserelei.

3.25 p. m. Urmează o detunătură neobicinuit de mare cu un mare nor de fum (foarte sus deasupra primului coş. La explozia torpilei trebue să se fi adăogat o a doua (căldări sau cărbuni sau pulbere?) Superstructurile şi puntea deasupra locului lovit sunt sfâşiate, se produce un inincendiu, paserela superioară este înconjurată de fum. Vasul se opreşte îndată şi capătă foarte repede o mare bandă în tribord, scufundându-se în acelaş timp cu prova. Se pare că se va răsturna peste puţin timp. Pe vas domneşte o mare confuzie ; bărcile sunt armate şi o parte lăsate la apă. Cu această ocazie trebue să fi domnit mare zăpăceală ; unele bărci, complect armate sunt lăsate la apă cu prova sau cu pupa în jos şi se scufundă numai decât. In babord nu pot fi lăsate la apă decât puţine bărci din cauza bandei. Vasul se sparge ; la prova devine vizibil numele „Lusitania" în litere de aur. Coşurile erau piturate în negru, la pupa nu era arborat niciun pavilion. Vasul mergea cu 20 noduri. Deoarece mi se pare că vasul nu va mai putea pluti mult timp, plonjez la 24 m. şi mă îndrept spre larg. Dealminteri nici nu aşi fi putut lansa o a doua torpilă în acel amestec de oameni cari se salvau.

4.15 p. m. Urcat la 11 m. şi privit împrejur. Departe în pupa plutesc în derivă câteva bărci de salvare ; din „Lusitania" nu se mai vede nimic. Poziţia epavei 15 Mm. dela farul dela Old Head of Kinsale, pe 90 m. fund (la 27 mm. dela Queenstown) 51° 22' 6" N. şi 8° 31' W. Uscatul şi farul se vedeau foarte bine.

4,20 p. m. Privind împrejur observat babord prova mare vapor cu drum spre Fastnet Rock. Manevrat cu toată viteza pentru a-l ataca cu tubul pupa. Tras cu tubul pupa, unghi de incidenţă 90°, distanţă estimată 500 m. Condiţiunile tir păreau foarte favorabile. Eroare exclusă cu o torpilă bine reglată. Torpila nu nimereşte. Cum intrasem periscopul pentru un moment, după ce am tras, mi-a fost din nenorocire imposibil de a determina cauza acestui rateu. Torpila a părăsit bine tubul şi trebue să fi avut o avarie de motor sau că a plecat sub un unghi greşit. Rea manevră a tubului imposibilă căci se găsea acolo ofiţerul torpilor. Vaporul în chestiune era un cargobot al Companiei Cunard Line.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA.

☐ Cu ocazia serbărilor pentru împlinirea a 25 ani de domnie a regelui George V. s'a hotărât ca în Iulie în baia dela *Spithead* să aibă loc o mare revistă navală la care va luat parte 160 nave de război. Comanda supremă va fi încredinţată lui Sir *Willian Fischer*, care îşi va arbora marca de comandament pe *Queen Elisabeth*.

☐ Pachebotul *Aquitania* (45.000 tone) a Societăţei *Cunard-White Star* a eşuat la 10 Aprilie pe un banc în estuarul Sonthampton din cauza unui vânt puternic. Abia a doua zi, 11 remorchere şi mareea înaltă au reuşit să-l scoată de pe uscat. Vasul nu a avut nici o avarie. (J. d. l. M. m. No. 837).

FRANŢA.

☐ S'a decis că pentru a se suprima concurenţa inutilă între cele 2 uriaşe transatlantice *„Queen Nary"* şi *„Normandie"* să se fixeze un orariu alternativ al curselor. (J. d. l. M. m. No. 837).

☐ Inaugurarea intrării în serviciu al marelui pachebot francez *„Normandie"* va avea loc la 23 Mai în prezenţa preşedintelui republicei.

Cu această ocazie la 25 Mai se vor organiza mari serbări, a căror beneficii realizate vor fi destinate operelor de caritate maritimă. Crucişetorul *Emil Bertin* şi distrugătoarele *Terrible* şi *Ouragan* vor reprezenta marina de război la aceste serbări. (J. d. l. M. m. No. 837).

ITALIA.

☐ Acordă pe 1935/936 o subvenţie de 287.500.000 lire, adică cu 24.000.000 lire mai mult ca anul trecut.

POLONIA

☐ Eforturile pe care Polonia le face în fiecare an pentru înzestrarea marinei, atât militare cât şi comerciale sunt demne de admirat.

Două noi distrugătoare au fost comandate în Anglia în şantierele *White*. Nu se cunosc decât următoarele caracteristici: 2000 tone Washington deplasament, lungime 115 m., lăţime 11.

Sunt primele comenzi în Anglia făcute de Polonia.

☐ Numărul liniilor de navigaţie regulată cari pleacă din *Gdyina* au sporit la 47, din care 38 care leagă acest port cu alte porturi din Europa şi 9 cu alte porturi din alte continente. (J. d. l. M. m. No. 837).

ESTONIA.

☐ Estonia se preocupă şi ea de apărarea pe apă a sa. Două submarine au fost comandate în Anglia.

SIAM.

☐ A comandat în Italia 2 distrugătoare de 1400 tone din care unul a şi fost pus pe cală, şi 3 vedete lans-torpile.

Din ţară

Radio pe Insula Şerpilor

cu prilejul încheerei colectei s'a încheiat următorul

PROCES-VERBAL

Astăzi 13 Aprilie 1935.

Subsemnaţii: Amiral Bălănescu Ion, Comandant Inspector General al Marinei Regale, Preşedinte, Comandor Nedelcu Octav, Directorul Revistei „Marina Revistă Ilustrată", Comandor Negulescu Aurel, Secretarul General al Ligei Navale Române şi Cpt. Ing. Geles Emil, Directorul Serviciului de Radio dela P. T. T., membri ai comitetului de administrarea fondului „Radio Insula Şerpilor", adunat din iniţiativa revistei „Marina Revista Ilustrată", cu sprijinul Ligei Navale şi prin subscripţie publică, am constatat şi hotărât următoarele:

1) S'a colectat până în prezent următoarele sume:

Lista No. 1 încredinţată Comandorului Nedelcu . .	lei 6770
Lista No. 2 încredinţată Comandorului Negulescu . .	lei 16100
Total	lei 22870
Din care s'a cheltuit . .	lei 460
Rămâne disponibil numerar . . .	lei 22464

2) Această sumă se încredinţează d-lui Amiral Bălănescu, care fiind comandantul marinei, are sub autoritatea sa şi pichetul dela Insula Şerpilor, căruia urmează să se predea aparatul.

3) D. Ing. Iliescu N. Brânceni a dăruit un aparat de radio cu 8 lămpi, în perfectă stare de funcţionare, iar d. Ing. Furnarache, directorul Fabricei de acumulatori „Tudor", două serii de acumulatori necesari aparatului.

4) Comitetul exprimă cele mai călduroase mulţumiri d-lor: Iliescu N. Brânceni şi Furnarache, ca şi tuturor celor ce au binevoit să contribue pentru aparatul Radio Insula Şerpilor, menit să aducă uşurare vieţii de trudnică izolare celor ce-şi fac datoria să păzească acest colţ de stâncă românească.

5) Hotărăşte în acelaş timp, ca numele tuturor donatorilor să fie scrise pe două pergamente, din care unul să se fixeze deasupra aparatului la Insulă, iar celălalt să se păstreze în arhiva Comandamentului Marinei Regale.

6) D. Cpt. Ing. Geles Emil s'a oferit să pună aparatul şi acumulatorii la punct, să complecteze tehnica instalării aparatului şi să întocmească instrucţiuni pentru întreţinerea şi întrebuinţarea lui.

7) Având în vedere că în urma donaţiunii Domnilor Iliescu şi Furnarache, suma colectată rămâne aproape în întregime disponibilă, Comitetul, în urma propunerii d-lui Amiral Bălănescu, hotărăşte ca după ce se va face instalarea aparatului, să se rezerve o sumă suficientă pentru întreţinerea lui, iar din rest să se procure o lotcă bună, solidă, cu rame şi pânză, unelte de pescuit şi o bibliotecă pentru cărţile adunate de Liga Navală Română. Toate acestea având un caracter instructiv şi distractiv, se încadrează în intenţiunea iniţiatorilor colectării acestui fond.

D. Amiral Bălănescu s'a oferit cu o deosebită bunăvoinţă să îngrijească îndeplinirea întregului acest program.

Copie după prezentul proces verbal se va trimite cu adrese speciale de mulţumire d-lor: Iliescu şi Furnarache, revistelor „Marea

Noastră" şi „Marina Revistă Ilustrată", precum şi ziarelor „Universul" şi „Dimineaţa".

Drept care s'a încheiat prezentul proces verbal.

Comitetul de administrarea fondului „Radio Insula Şerpilor".

Preşedinte C. Amiral *I. Bălănescu.*

Membri: C-dor Octav Nedelcu, C-dor A. Negulescu, Ing. E. Geles.

Din partea d-lui *Lavrov,* fost cap pilot pe La Plata şi corespondentul nostru în Argentina s'a oferit să subscrie printre românii de acolo sumele necesare construirei unui aparat de emisiune pe Insula Şerpilor. L. N. R. îi exprimă toate mulţumirile.

Activitatea echipei de Natație L. N. R. pe 1934.

D. Arthur Vogel declară deschisă adunarea generală din 21 Aprilie la ora 10.30 dând cuvântul d-lui secretar Lăzărescu, care face darea de seamă a activităţii pe anul trecut, după care d-l Piciu Fischer, comentează performanţele echipei de water-polo.

D. Egon Fischer, cenzor dă citire raportului financiar, cerând descărcarea pentru gestiunea 1934, ceeace Adunarea admite în unanimitate.

D. Arthur Vogel face critica activităţii anului trecut, accentuând asupra nevoii de coheziune sufletească ce trebue să domnească între membrii.

Adunarea hotăreşte crearea unei comisiuni financiare şi a unei comisiuni de modificare a regulamentului.

D. comandor Negulescu, secretarul general al comitetului central L. N. R. susţine necesitatea difuzării înnotului în mase, cerând o cât mai strânsă legătură între Centru şi secţia de nataţie.

Comitetul propune Adunării, următoarea listă:

Preşedinte Egon Fischer, *Secretar G-ral* L. Lăzărescu, *Casier* Paul Stroescu, *Membrii* Arthur Vogel, av. Richard Marcuzon, Iohann Fischer, Lt. Theohari. *Cenzori:* Ioan Roateş, Lt. Nisipeanu.

Adunarea, în unanimitate, votează lista de mai sus, proclamând membrii de onoare pe d-nii Dr. H. Lempart şi Rudy Aronsohn.

DAREA DE SEAMĂ.

In trecuta adunare generală, comitetul preconizaze pentru sezonul 1934, un bogat program, care pe lângă activitatea sportivă propriu zisă, conţinea elementele necesare menţinerii unui ridicat nivel moral şi intelectual, precum şi a unei cât mai strânse camaraderii între membrii clubului ,adică reuniuni, conferinţe, excursii.

Din nefericire şi după cum se va vedea nu din vina comitetului, acest program n'a putut fi în întregime realizat după dorinţa noastră, din cauza lipsei de fonduri.

Dar dacă pe tărâm financiar ne-am lovit numai de greutăţi şi neplăceri, ostenelile noastre au fost pe deplin răsplătite de strălucitele rezultate sportive.

Lăsând la o parte orice modestie pot afirma că este unic cazul când un club, ignorând voit toate greutăţile materiale, să se poată situa în decurs de numai doi ani, pe acelaş plan cu primele cluburi nautice din Bucureşti.

Trecând peste isprăvile celor două echipe de Water-polo, de cari se va ocupa mai pe larg Piciu Fischer, vrednicul lor căpitan, ziarele au relatat performanţele L. N. R.

Dar mai important decât rezultatele sportive a fost spiritul de camaraderie şi bună dispoziţie ce a domnit între membrii, atât pe teren cât şi la reuniunile noastre.

In aceste condiţiuni, ţinând seama de noile adeziuni, dintre cari relev pe acelea ale d-nei Kassowitz, Anny Iritz şi valorosului fondist Nelu Papazolu precum şi de sprijinul ce cred că ni-l veţi acorda şi deacum înainte, cred că pot să anunţ mersul ascendent al Ligii.

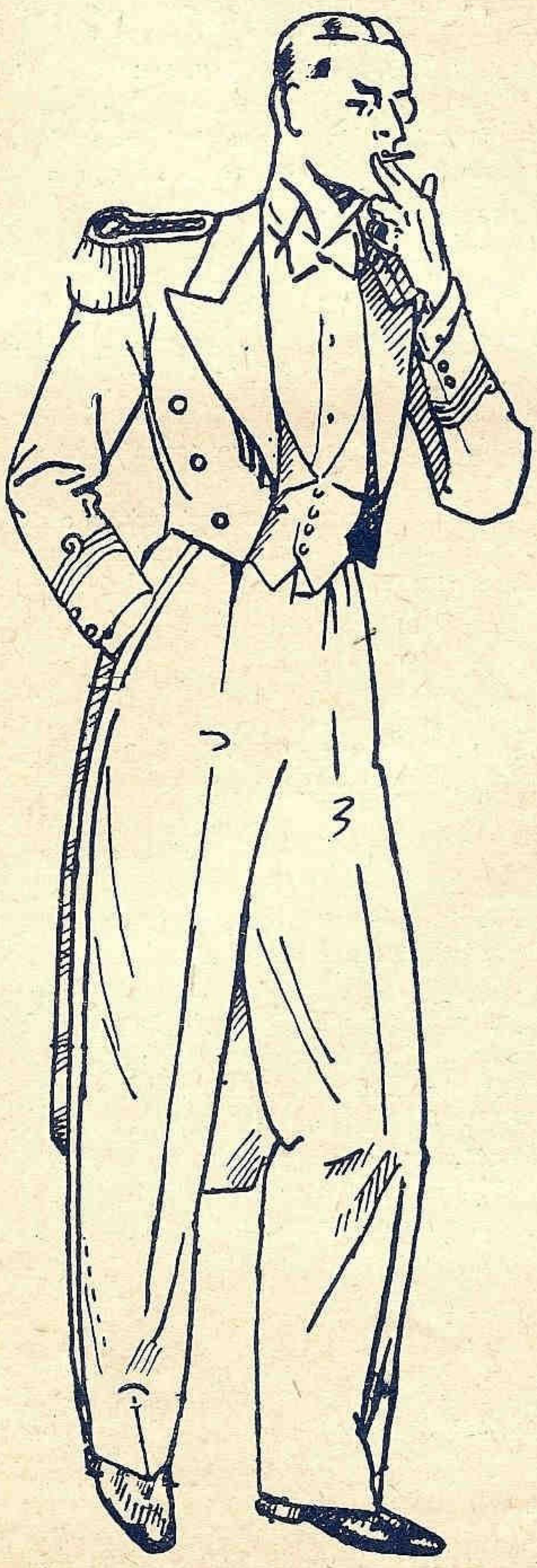
In numele comitetului mulţumesc doamnei şi d-rului Lempart, pentru bunăvoinţa cu cari ne-au încurajat, contribuind cu prezenţa şi sfatul lor la toate manifestările sportive şi mondene ale Ligii.

Deasemenea mulţumim şi d-lui Aronsohn, prin al cărui desinteresat concurs, Liga a putut organiza trei deplasări la Tuşnad, cari s'au bucurat de un succes unanim recunoscut.

Privită în ansamblu activitatea noastră pe anul trecut înseamnă un succes evident, dar mai binele a fost în totdeauna duşmanul binelui, astfel că incercăm un sentiment de amărăciune la gândul că realizările noastre ar fi putut fi mai mari dacă am fi găsit sprijinul material de care am avut atâta nevoe.

Apelez la dvs. Domnilor Membrii, rugându-vă a ne acorda tot sprijinul dvs. contribuind prin aportul dv. material cât şi prin înscrieri de noi membrii, la desvoltarea înnotului, cel mai perfect şi cel mai armonios dintre sporturi.

N. R. Liga Navală îşi propune ca în cel mai scurt timp să difuzeze înotul în şcolile din Capitală, folosindu-se de încercaţii L. N. R. şi de bunăvoinţa onor. Primării de sectoare şi Municipiului.



Ba da!

şi haina îl face pe om!

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA
GALATZ	—	7 h.	6 / III	31/III	25 / IV	20/ V	14/VI
SOULINA	16 h.	—	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
		17 h.	6 „	31 „	25 „	20 „	14 „
CONSTANTZA	6 h.	—	7 „	1/IV	26 „	21 „	15 „
	—	14 h.	9 „	3 „	28 „	23 „	17 „
ISTANBUL	10 h.	—	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
	—	23 h.	10 „	4 „	29 „	24 „	18 „
IZMIR	6 h.	—	12 „	6 „	1 / V	26 „	20 „
	—	1 h.	13 „	7 „	2 „	27 „	21 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
	—	14 h.	14 „	8 „	3 „	28 „	22 „
MALTE	18 h.	—	16 „	10 „	5 „	30 „	24 „
	—	20 h.	17 „	11 „	6 „	31 „	25 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	19 „	13 „	8 „	2 / IV	27 „
	—	16 h.	19 „	13 „	8 „	2 „	27 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	20 „	14 „	9 „	3 „	28 „
	—	18 h.	20 „	14 „	9 „	3 „	28 „
MARSEILLE	14 h.	—	21 „	15 „	10 „	4 „	29 „
	—	16 h.	25 „	19 „	14 „	8 „	3/ VII
BARCELONE	11 h.	—	26 „	20 „	15 „	9 „	4 „
	—	16 h.	27 „	21 „	16 „	10 „	5 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	28 „	22 „	17 „	11 „	6 „
	—	11 h.	29 „	23 „	18 „	12 „	7 „
ALGER (facult.	10 h.	—	30 „	24 „	19 „	13 „	8 „
	—	18 h.	31 „	25 „	20 „	14 „	9 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	5 /IV	30 „	25 „	19 „	14 „
	—	18 h.	5 „	30 „	25 „	19 „	14 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	2 / V	27 „	21 „	16 „
	—	11 h.	7 „	2 „	27 „	21 „	16 „
CONSTANTZA	7 h.	—	8 „	3 „	28 „	22 „	17 „
	—	20 h.	9 „	4 „	29 „	23 „	18 „
SOULINA	6 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
	—	7 h.	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „
GALATZ	16 h.	—	10 „	5 „	30 „	24 „	19 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	1/VI	15/VI
SOULINA	17 h.	—	1 „	15 „
	—	18 h.	1 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	2 „	16 „
	—	12 h.	3 „	17 „
	6 h.	—	—	—
	—	18 h.	—	—
ISTANBUL	14 h.	—	4 „	18 „
	—	20 h.	4 „	18 „
HAIFA	6 h.	—	9 „	23 „
	—	18 h.	11 „	25 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	12 „	26 „
	—	20 h.	12 „	26 „
BEYROUTH	6 h.	—	13 „	27 „
	—	17 h.	14 „	28 „
	9	—	15 „	29 „
	—	20 h.	17 „	1/VII
IAFFA	6	—	—	—
	—	8 h.	—	—
	6	—	19 „	3 „
ALEXANDRIE *	—	12 h.	20 „	4 „
	11	—	—	—
	—	16 h.	—	—
	8	—	21 „	5 „
PORT-SAID	—	12 h.	22 „	6 „
	8	—	—	—
	—	16 h.	—	—
HAIFA (facult.)	9	—	23 „	7 „
	—	20 h.	23 „	7 „
ISTANBUL	6	—	28 „	12 „
	—	12 h.	28 „	12 „
	13	—	29 „	13 „
CONSTANTZA	—	20 h.	1/VII	15 „
	8	—	—	—
	—	20 h.	—	—
SOULINA	7	—	2 „	16 „
	—	8 h.	2 „	16 „
GALATZ	18	—	2 „	16 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI				
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Mai 6 »	Mai 20 »	Iunie 3 »	Iunie 17 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	6 »	20 »	3 »	17 »
	Plec. „ „ 22	6 »	20 »	3 »	17 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	7 »	21 »	4 »	18 »
	Plec. „ „ 16	7 »	21 »	4 »	18 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 19	8 »	22 »	5 »	19 »
	Plec. Vineri „ 11	10 »	24 »	7 »	21 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	11 »	25 »	8 »	22 »
	Plec. Duminică „ 14 / 19	— / 12 »	— / 26 »	— / 9 »	— / 23 »
VARNA	Sos. Luni ora	13 »	27 »	10 »	24 »
	Plec. „ „ 11	13 »	27 »	10 »	24 »
CONSTANŢA	Sos. Luni ora 6	—	—	—	—
	„ „ „ 17	13 »	27 »	10 »	24 »

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	5/I	2/II	1/III	28 III	25/IV	23/V	20/VI
SOULINA	17 h.	—	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
	—	18 h.	5 „	2 „	1 „	28 „	25 „	23 „	20 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	3 „	2 „	29 „	26 „	24 „	21 „
	—	7 h.	7 „	4 „	3 „	30 „	27 „	25 „	22 „
ISTANBUL	8 h.	—	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
	—	18 h.	8 „	5 „	4 „	31 „	28 „	26 „	23 „
LE PIRÉE	14 h.	—	10 „	7 „	6 „	2/IV	30 „	28 „	25 „
	—	15 h.	13 „	10 „	9 „	5 „	3/V	31 „	28 „
PATRAS (fac.) CHIOS	7 h.	—	14 „	11 „	10 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
	—	7 h.	16 „	13 „	12 „	8 „	6 „	3 „	1/VII
VOLO	19 h.	—	17 „	14 „	13 „	9 „	7 „	4 „	2 „
	—	15 h.	18 „	15 „	14 „	10 „	8 „	5 „	3 „
ISTANBUL	8 h.	—	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	12 h.	20 „	17 „	16 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	13 h.	—	21 „	18 „	17 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	20 h.	23 „	19 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
SOULINA	7 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	8 h.	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
GALATZ	18 h.	—	24 „	20 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru							
		Constanţa		Varna		Istanbul		Salonic	
CONSTANŢA	I	—		Lei	830	Lei	1900	Lei	100
	II	—		„	625	„	1.400	„	700
	IV	—		„	235	„	450	„	990
VARNA	I	Leva	740	—		Leva	1.050	Leva	3.300
	II	„	535	—		„	770	„	2.070
	IV	„	235	—		„	420	„	810
ISTANBUL	I	L. ot.	25	L. ot.	17,5	—		Lire ot.	26
	II	„	18,5	„	12,5	—		—	18,6
	IV	„	5,5	„	5	—		—	6
SALONIC	I	Fr. Frs.	550	Fr. Frs.	405	Fr. Frs.	275	—	
	II	„	380	„	285	„	215	—	
	IV	„	130	„	85	„	62	—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarsere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROLI" ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
		Linia II	Linia III								
CONSTANŢA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	11 Mai	18 Mai	25 Mai	1 Iunie	8 Iunie	15 Iunie	22 Iunie	29 Iunie
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	12 „	20 „	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Iulie
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	13 „	21 „	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—
	Plec.	—	» » 11	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—
HAIFA	Sos.		Joi » 17	16 „	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	18 „	23 „	1 Iunie	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „
	Plec.	„ » 18	„ » 18	18 „	23 „	1	6 „	15 „	20 „	29 „	4 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 16	—	—	24 „	—	7 „	—	21 „	—	5 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 „
	Plec	» „ 18	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 8	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Iulie	8 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	20 „	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „	1 „	9 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	21 „	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	2 „	10 „
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 3	Joi » 5	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinelē de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA— ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot, = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

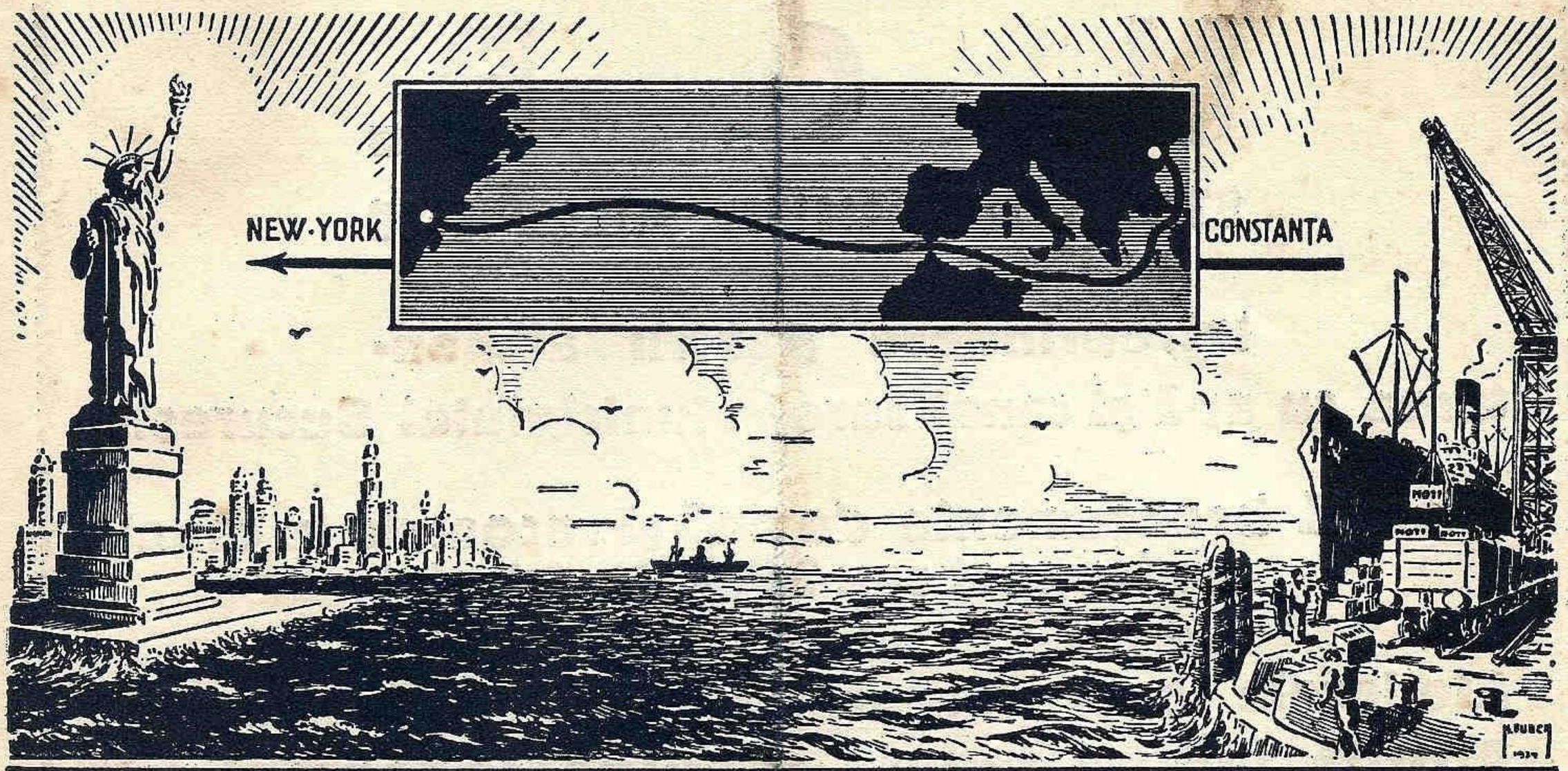
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA **MOTT**

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte - Prospecte - Experienţe gratis la cerere

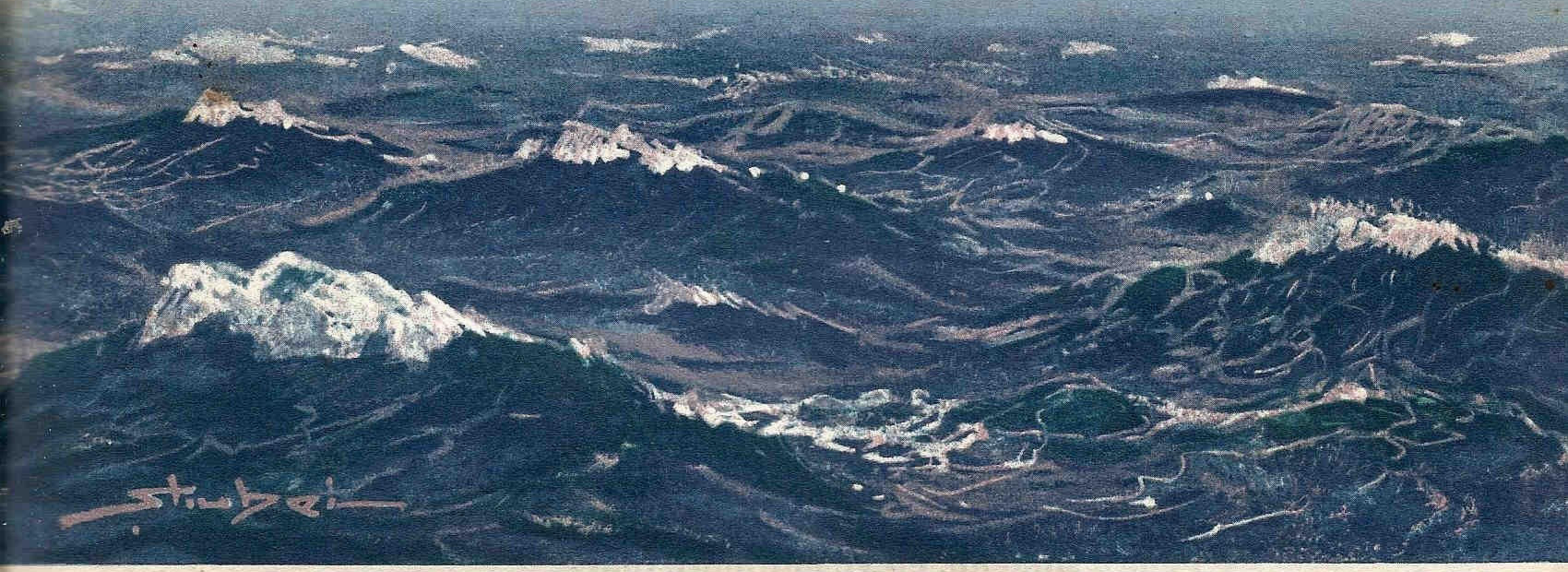
BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE „E. MARVAN".

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 6
IUNIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Ziua Apelor . . . . . ***

Pe Siret până la mare . . . . . *Căpitan L. Bodea*

Petrolul românesc şi pavilionul vaselor tancuri . *Dr. Pompiliu Verzariu*

Cronica lunei . . . . . *Mirth*

Blue Band . . . . . *E. O.*

Figuri cari dispar . . . . . *Al. Munteanu*

Poveşti despre... Equatorul care „se vede“... . . . . *M. Negru*

Din toată lumea: Cercetări asupra Oceanului şi originei lui ; Câteva date asupra lui Normandie.—Informaţiuni ; Noutăţi.

Vocabular nautic (3)

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari interiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, 1

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
Ş. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI. HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU“ (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală.* Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta“ Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10 %
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice. hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA“ M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete, 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA“ *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS“ Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX“ — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
I.A AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştri“. *Strada Scarlat Varnav, 7*: 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26
15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935 — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi sosește la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi sosește în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi sosește în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionării inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primește
G R A T U I T
revista „*Marea Noastră*“ şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc:

Carnete de membrii	20 Lei
Insigne	60 „
Flamura L. N. R.	120 „

Ziua Apelor

Duminecă 30 Iunie în toate localităţile care au fericirea să fie străbătute sau udate de o apă curgătoare se va sărbători Ziua Apelor.

Această zi, — pe lângă altele : a mamei, a copilului, a laptelui etc., — a fost sorocită de Ministerul Instrucţiunii Publice, care şi-a dat seama că apele sunt de domeniul *public* şi numai prin *instruirea* tineretului, acesta va înţelege importanţa apelor şi le va scoate definitiv din mâinile neromâneşti, cari mai educate în această direcţie, le folosesc sub ochii noştri.

Căci ce însemnează *apa ?*

1) Un MIJLOC de APĂRARE a teritoriului. Marile bătălii, care au hotărât destinul războaelor pe fir de apă s'au dat. Chiar în războiul cel mare *Marna,* a hotărât victoria aliaţilor, *Iserul* a fost a doua, pe *Argeş* s'a hotărât soarta Bucureştilor şi pe Siret s'a pecetluit sfârşitul tragediei noastre. Frontul dobrogean Cerna-Vodă—Techirghiol, pe Dunăre şi Mare se rezema ; el a durat cât a ţinut apărarea pe apă, flotele. Când cea dela mare, cea rusă, s'a retras, a căzut tot frontul.

Pentru a ne folosi de acest mijloc de apărare, e nevoe de o flotă. O avem ? Nu *tot* ce ne trebue. Nici măcar păcura cu care navele să se antreneze. Dece? Fiindcă rostul acesta al apei încă nu e înţeles de public.

2) DRUM ECONOMIC, cel mai economic. Costul transportului unui vagon de grâu sau cărbune sau orice, din Occident la noi sau invers e de cel puţin zece ori mai mic pe apă decât pe uscat. Dela Brăila la Roterdam transportul unei tone de marfă costă tot atât cât dela Brăila la Iaşi. Un vapor poate duce dela 300 la 600 de vagoane deodată, pe când pe uscat ar trebui dela 10—20 de trenuri de câte 30 vagoane, cu şine, staţii etc. Nici nu mai lungim comparaţia.

Toate naţiunile din lume au înţeles acest lucru şi au sprijinit folosirea acestui drum cu nave proprii. Şi la noi s'a înţeles acest lucru şi aşa s'au născut Serviciul Maritim, Navigaţia Fluvială, Soc. România, Soc. Română Danubiană. Din păcate însă nu *tot publicul* a fost instruit în acest sens şi azi „România" s'a disolvat, iar celelalte tânjesc din cauză că vapoarele au îmbătrânit, nu mai corespund cerinţelor moderne, sunt ocolite.

In schimb de apele *noastre,* de drumurile noastre se folosesc străinii, — noi mulţumindu-ne numai cu 15% din trafic.

3) PÂINE CONAŢIONALILOR, fie acelora îmbarcaţi pe nave naţionale, fie celor în legătură cu ele : hamali, încărcători, furnizori, agenţi, etc.

4) SĂNĂTATE şi CURAJ prin sporturile de înnot, canotaj, vele către care apa îndeamnă, fie ea mică sau mare. Din acest punct de vedere iarăşi suntem în urma tuturor. In Germania sunt peste 20.000 de asociaţii de canotaj numai; cel mai umil lucrător, watman ori băiat de prăvălie îşi are bărcuţa lui, demontabilă sau nu. In Polonia asociaţiile se numără de asemenea cu miile ; nu e asociaţie culturală fără o grupare nautică. Acea a institutorilor spre exemplu va face o excursie pe Prut până la Mare, după aceia ca anul trecut pe Siret. Iar Liga Morska anunţă venirea a câtorva sute de bărci.

Pentru ca şi românul să aibă bărcuţa lui, iarăşi este nevoe ca din şcoală să fie instruit, fiece şcoală, dacă nu clasă ,să-şi aibă barca ei.

5) AVUŢIE, — mai ales, prin :

a) *pescuit* ştiinţific şi raţional. Pe când noi nu avem decât 5 (cinci) pescari români şi la 600 km. abia pescuim 300.000 kgr. anual, bulgarii au 365 de pescari bulgari şi la 200 de km. scot 3.000.000 kgr.! Iar şcoala lor de pescărie, acuariul dela Varna sunt o minune. Noi n'avem acuariu, iar şcoala dela Giurgiu... închisă.

b) *construcţii de bărci,* atunci când tot românul îşi va avea bărcuţa lui.

Toate acestea numai prin pregătirea tineretului vor fi înţelese, apreciate şi folosite. De aceia Ministerul Instrucţiunei, în mâna căruia stă pregătirea adulţilor de mâine, prin circulara publicată în altă parte a revistei, a hotărât atât Ziua Apelor, cât şi creiarea de nuclee şcolare ale Ligei Navale Române.

Să sperăm că străduinţele corpului didactic, înţelegător al vremurilor ce vor veni, vor fi încununate de succesul pe care Liga Navală şi l'a propus.

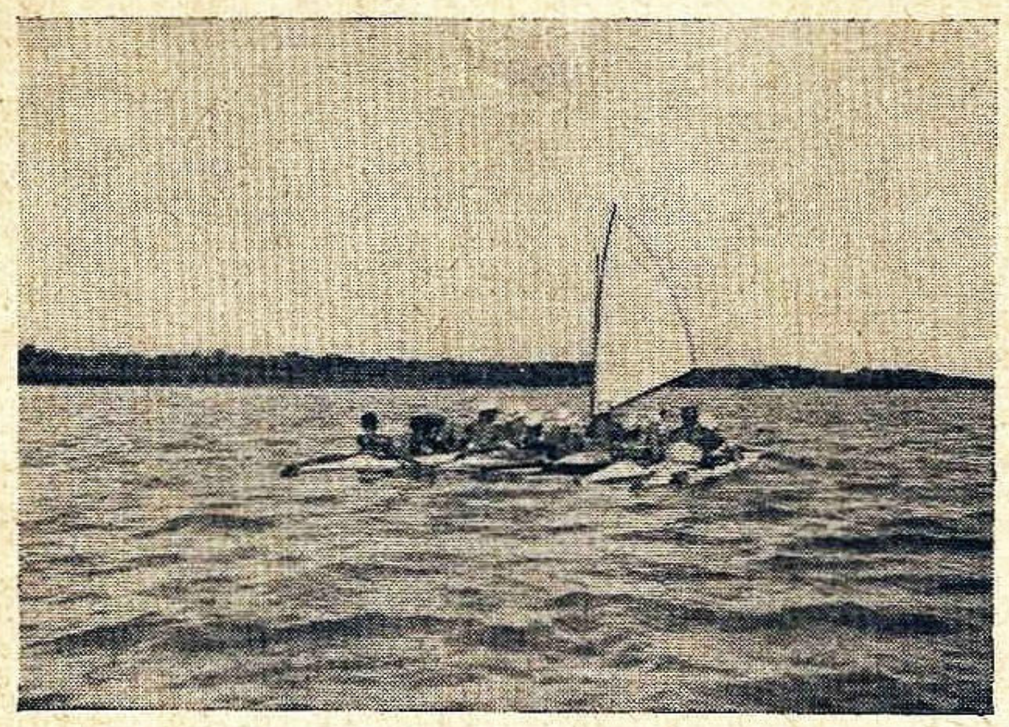
Pe Siret până la mare

— Excursia cu bărcuța a Asociației Institutorilor Polonezi —

Ziua Apelor se apropie. După ea va veni Ziua Marinei. Intre aceste două date, plină activitate pe râuri, Dunăre și la Mare.

Apele noastre, aproape necunoscute de noi, sunt din ce în ce mai cercetate de vecini. In special de Polonezi. Până acum s'au anunțat o excursie cu bărcile a cercetașilor marinari, a Asociației Institutorilor și a Ligei Morska.

Până la sosirea lor, redăm excursia de anul trecut a Institutorilor polonezi, cari au scoborât pe Siret până la



Plutind pe Dunăre

Mare. E descrisă sobru, militărește, — dar din ea se va vedea tocmai partea aspră a unei asemenea excursii, cea care cu adevărat are înrâurire educativă.

In conformitate cu ord. Serv. Propagandei ONEF No. 03731 din 22 Iunie a. c. subsemnatul am plecat în ziua de 26 Iulie 1934 însoțit de studentul Ieckel dela ISEF dela București la Grigore Ghica Vodă unde am sosit în ziua de 27 Iunie a. c. orele 8 dimineața. Din gară am plecat cu o căruță până la podul c. f. Siret dela frontieră unde am așteptat cu toate autoritățile de frotieră sosirea Polonezilor.

La orele 15 sosesc Polonezii cu 22 bărci pe Prut fiind primiți de noi cu urale nesfârșite. După câteva schimburi de cuvinte de bun venit și îndeplinirea formalităților vamale la ora 4 (16) plecăm înspre Cernăuți-moși unde sosim la orele 20. Pe drum ne-a prins o ploaie torențială care a durat cu intermitență până la 5 Iulie (Bacău).

La podul Siretului dela Cernăuți-moși o barcă se agață de un pilon (din cauza curentului apei și întunericului) se răstoarnă și se avariază. Persoanele sunt salvate de camarazii Polonezi după o muncă de o oră.

Bărcile sunt trase pe uscat, iar lagăr de corturi ne mai putându-se instala din cauza ploaei și a întunericului, grupul de excursioniști poposește la ștrandul „Veneția" unde se instalează într'o cabină spațioasă.

In zilele de 28, 29 și 30 Iulie suntem nevoiți să stăm în Cernăuți (din cauza ploilor), în care timp am vizitat orașul, reședința metropolitană, consulatul Polon, Casa Poloneză (Polskiego domu), fabrica de bere „Beresa" etc. In după masa zilei de 30 Iunie îmbarcăm caiacele în două vagoane în gara Cernăuți-Moși cu destinația gara Pașcani pentru a continua drumul pe Siret.

In ziua de 1 Iulie plecăm cu trenul la Pașcani unde găsim vagoanele cu bărci pe cari prin bunăvoința șefului de gară le duce o locomotivă până la podul c. f. Siret (1 jum. km.) iar bagajele noastre cu trăsurile de piață și căruțe.

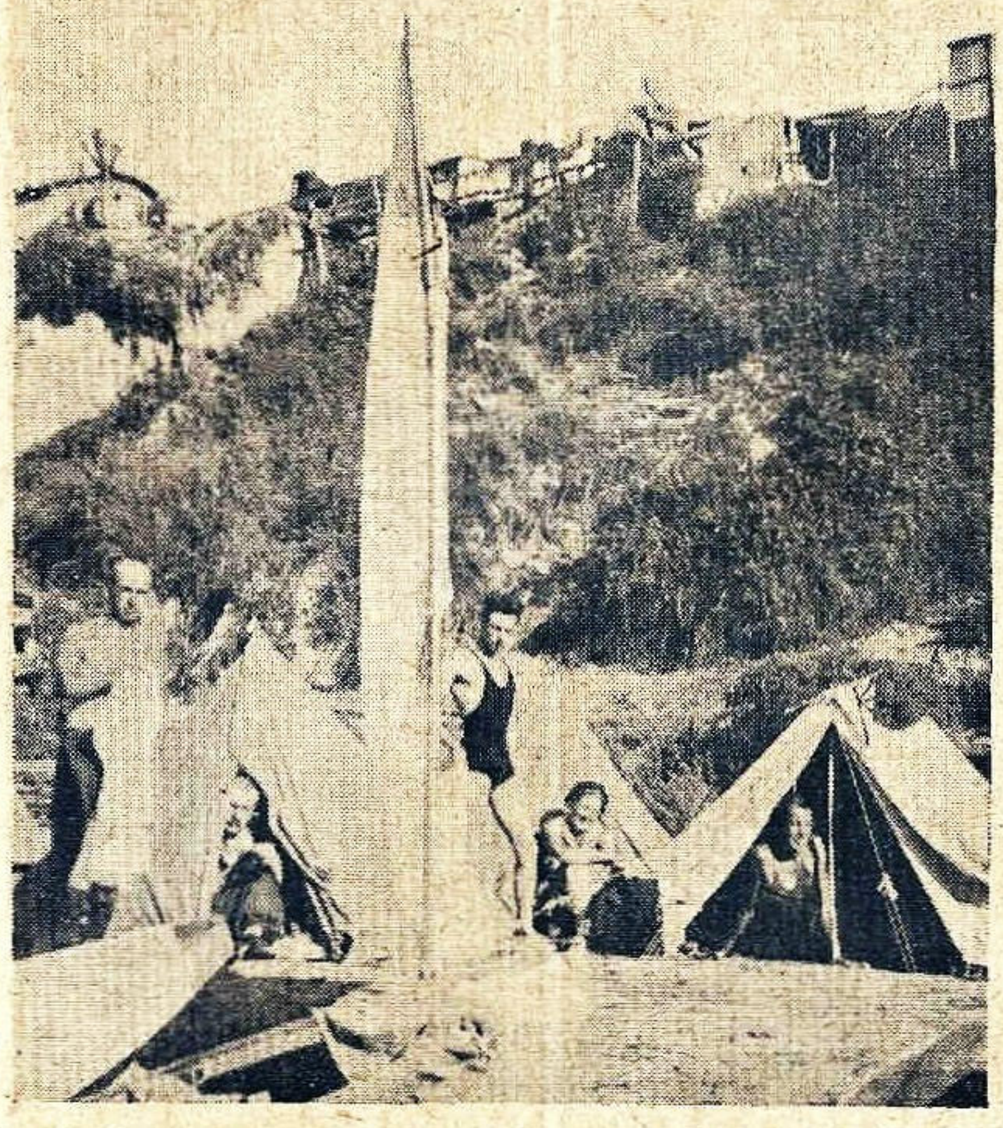
In seara zilei de 1 Iulie dormim în corturi la podul c. f. Siret.

In ziua de 2 Iulie pornim prin Scheia până la Rotunda-Tămășeni.

Inainte de comuna Scheia se răstoarnă o barcă cu d-ra Marina Gr. și un ziarist polonez (trimis din partea Preg. premilitare poloneze) din cauza curentului care era foarte repede și a unei sârme dela un pod plutitor care era lăsată prea jos.

Ziaristul pierde pașaportul și vre-o 3000 lei, haine, etc. iar domnișoara două rochii, etc.

Continuăm drumul mai departe, trecând în această zi pe lângă 13 mori de apă și pe sub mai multe poduri fixe și plutitoare. Dela Scheia până la Rotunda-Tămășeni se răstoarnă vre-o 10 bărci poloneze, așa că în ziua de 3



La Galați ne instalăm lagărul

Iulie suntem nevoiți să trimitem cu trenul la Eforie 6 persoane ale căror bărci erau stricate.

In ziua de 3 Iulie seara instalăm lagărul lângă podul Siret dela Roman. Subsemnatul am plecat la gară pentru a expedia cei 6 naufragiați polonezi. In lipsa mea domnul prefect al județului vizitează lagărul împreună cu mai mulți ofițeri din garnizoană și ia măsuri să se tri-

mită un car de paie pentru a le așterne sub corturile polonezilor. Gestul acesta precum și a unui învățător dintr'o comună vis-a-vis de Roman sunt apreciate de polonezi. Invățătorul văzând soarta colegilor lui, a invitat un număr însemnat de polonezi care erau uzi până la piele, să se adăpostească în sala de clasă a școalei primare unde d-sa era director.

Conducătorul tehnic și administrativ până aci era harnicul învățător *Wyrobecz Ștefan*, iar în ziua de 4 Iulie conducerea tehnică o preia simpaticul Căpitan Dr. *Mazurek Iosif* care a sosit din Polonia în ziua de 4 Iulie dimineața.

In ziua de 4 Iulie continuăm drumul spre Bacău pe ploaie torențială. Seara sosim la Bacău instalând lagărul pe malul Siretului (lângă pod) 5 km. depărtare de oraș. In ziua de 5 Iulie vizităm orașul, iar în ziua de 6 Iulie plecăm spre Buhoci-Adjud-Cosmești. La podul Buhoci polonezii au avut ocazia să vază un caporal român foarte energic care nu a vrut să ne lase să trecem pe sub pod (deși aveam permis de liberă circulație dela M. St. Major), numai după ce a telefonat comandantului său de companie de care era pus în post și dela care trebuia să primească ordine.

Seara instalăm lagăr de corturi pe malul Siretului lângă Adjudul-vechi.

In ziua de 7 Iulie ajungem la Suroaia unde stăm până în ziua de 8 Iulie când plecăm spre Galați unde ajungem seara, instalând lagărul nostru în port. Seara luăm masa la restaurantul Surée unde sub conducerea Căpitanului Dr. Mazurek se dansează „Mazur", Oberek, etc. mult aplaudate de publicul select gălățean.

In ziua de 9 Iulie cu un vapor vizităm Brăila întorcându-ne cu acelaș vapor la Galați. Căpitanul secund al portului Galați ne-a plimbat cu două bărci cu motor în raza portului vizitând dragele și depozitul pescăriei Statului. Drept recunoștință grupul polonez donează un caiac cercetașilor marinari din Galați. In ziua de 10 Iulie. cu cântece naționale și cercetășești grupul polonez părăsește portul Galați. In dreptul orașului Reni (cotul Pisicei) unde se varsă Prutul în Dunăre se strică barca d-lui Wyrobiecz și era amenințată și de valuri mari. Telefonăm din Reni la Galați ca să ne trimită căpitanul portului o altă barcă (care era lăsată de polonezi pentru a fi trimisă la Eforie, căci și din Galați am trimis cu un vapor la Eforie 17 polonezi cari erau obosiți ori extenuați).

Drumul dela Galați se continuă numai cu 12 bărci. Seara ajungem pe ploaie și valuri la Isaccea.

Prin împărăția stufului

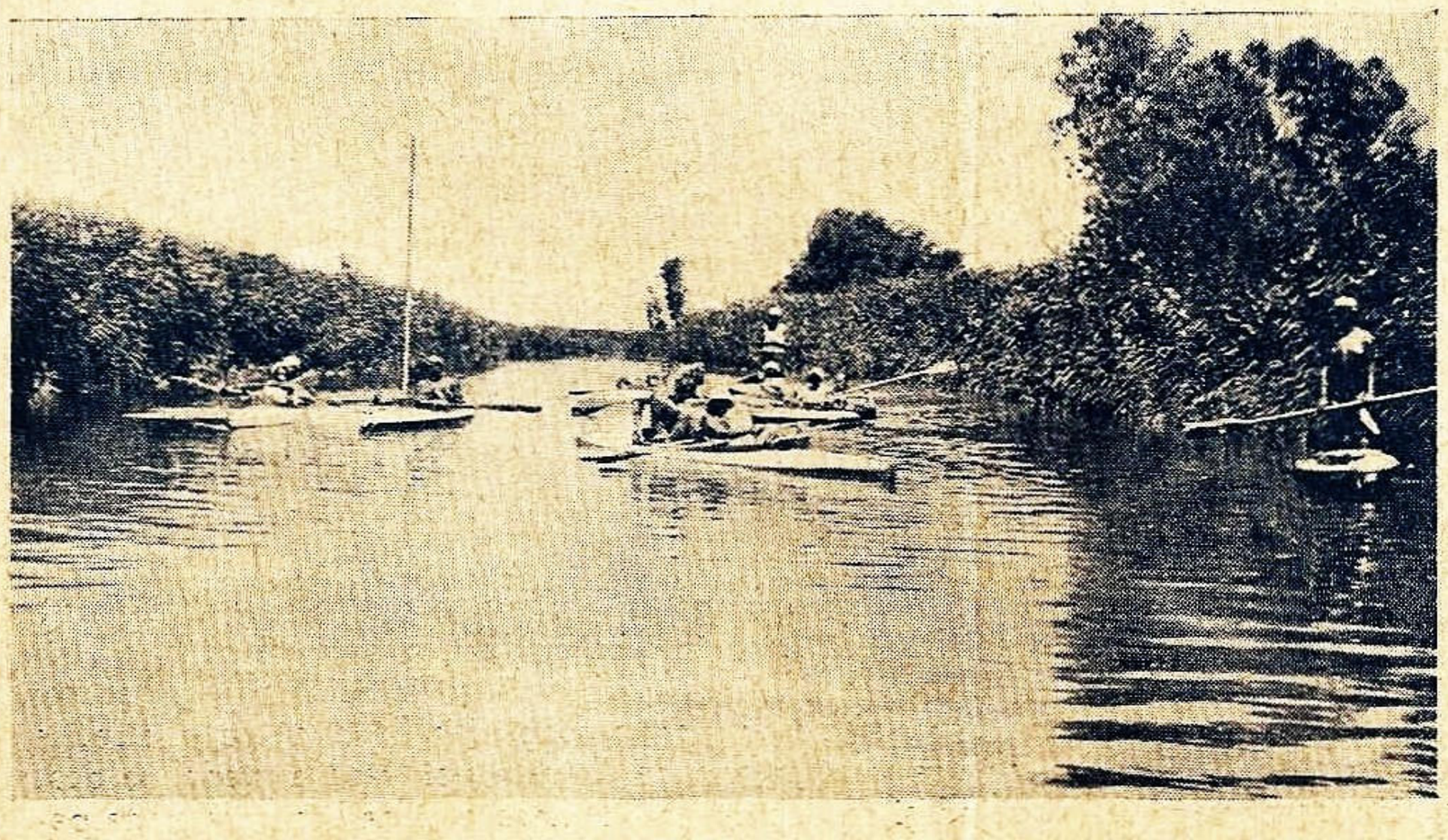
In ziua de 11 continuăm drumul spre Tulcea-Mahmudia-Muru-ghiol. In noaptea zilei de 11 în dreptul satului Muri-ghiol facem lagăr lângă Dunăre, însă din cauza țânțarilor nimeni nu a dormit.

In ziua de 12 Iulie continuăm drumul prin canalul Ferdinand până la chirhanalele lacului Razelm, unde înnoptăm fără a putea dormi din cauza țânțarilor.

In ziua de 13 Iulie trecem prin lacul Razelm-Gura Portița ajungând la Marea Neagră care este salutată de Polonezi. Marea era agitată, așa că după 20—25 km. a trebuit să tragem la mal, deoarece eram amenințați de valuri furioase cari ne umpluse bărcile aproape de jumătate.

In ziua de 14 Iulie am stat pe malul Mării așteptând ca să se liniștească valurile.

In ziua de 15 văzând că Marea nu se potolește ci din contră era tot mai furioasă, și cum apă și mâncare nu mai aveam, am luat hotărârea de a trece prin Limanul Sinoe la satul Cara-Orman. Am vâslit dela ora 7 seara până la 11 noaptea când am făcut lagăr pe malul limanului.



Trecem pe Dunăre spre Razelm

In ziua de 16 Iulie orele 2 dimineața deșteptarea, iar la orele 3 eram pe apă rămând și târând prin nămol (mai sus de gleznă) bărcile după noi până ce am ajuns la orele 10 în satul Cara-Orman, unde am încărcat bărcile pe 4 căruțe, iar grupul a pornit pe jos, făcând un marș de 32 km. pe o căldură sufocantă până în gara Mamaia-băi unde am bătut corturi.

In ziua de 17 Iulie orele 4 dimineața am încercat o barcă pe valurile Mărei, dar văzând că nu rezistă (umplându-se cu apă) ne-am îmbarcat în tren și am sosit la ora 2 după masă în Tabăra de vară a ONEF-Eforie așteptați fiind de d-l General Bădulescu și d-l Lt.-Col. Hergot.

Grupul Polonezi au fost cazați în corturile ONEF, iar masa au luat-o la ISEF.

S'a făcut mai multe excursii cu bărcile la Carmen Sylva și Tekirghiol-sat, apoi aproape zilnic am fost la Constanța la consulatul Polonez, în port pentru bilete de vapor, pentru schimb de bani, etc.

Grupul de excursioniști au plecat cu vaporul *„Regele Carol"* la Istambul - Pireu - Alexandria - Haifa-Beyrut-Constanța. Un grup de 5 persoane a vizitat numai Istambulul și s'au înapoiat în ziua de 25 dimineața la Eforie unde au mai stat până în ziua de 27 Iulie dimineața, când am plecat cu ei la București unde au fost cazați în localul ONEF. Oaspeții polonezi au fost primiți de d-l General Bădulescu care le-a oferit o masă camaraderească la restaurantul „Coșna", apoi s'a vizitat orașul etc., iar în ziua de 29 Iulie orele 20.15 am plecat cu grupul de 5 polonezi până la frontieră (Gr. Gika-Vodă) urându-le drum bun spre Warșovia.

Subsemnatul m'am înapoiat la Eforie pentru a primi restul excursioniștilor în portul Constanța în ziua de 2 August (au plecat cu toții cu vaporul spre Turcia-Palestina în ziua de 21 Iulie), a-i aduce la Eforie de unde și-au luat bajale depuse și încă în aceiași zi 2 August seara, au plecat la București unde au fost cazați la ONEF.

La București au vizitat orașul (poșta, palatul regal, Cișmigiul, etc., etc), au depus o coroană pe mormântul Eroului Necunoscut, etc.

In seara zilei de 4 August am plecat cu ei la frontieră (Gr. Ghika-Vodă) unde ne-am despărțit cu greu.

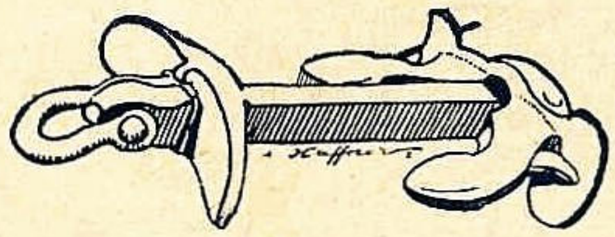
Subsemnatul am sosit la Eforie în ziua de 6 August iar în ziua de 7 August a. c., am luat în primire conducerea tirului de calibru mic la poligonul ONEF și subdirecția Taberei ONEF.

Distinșii oaspeți au dat dovadă — pe tot traectul cu caiacele pe apă — în deosebi doamnele și domnișoarele poloneze, de o perseverență și mare rezistență demnă de admirat lăsând în drumul pe unde au trecut — atât pe apă (cu bărcile) cât și pe uscat — impresii frumoase de camaraderie, disciplină, mândrie națională și dragoste sinceră față de tot ce e românesc.

Au fost foarte mișcați de modul cum au fost primiți la noi în țară și de concursul larg dat de Ministerele noastre prin bunăvoința d-lui Director General al ONEF care a patronat această frumoasă excursiune pentru propaganda sporturilor pe apă reușind ca să ne apropiem sufletește mai mult aceste două popoare, cari prin situatia lor geografică sut nevoite la un ajutor reciproc.

Delegatul Ofic. Nat. de Educ. Fizică
Căpitan L. BODEA

Eforie, la 7 August 1934



Guido de Verone

SPICUIRI MARINARESTI

Omenirea prin prisma marinarilor.

Pe mare omenirea este absentă, se vorbește de ea ca de o lume închisă într'o imensă casă de nebuni, o lume care se distrează ridicând clădiri, cărămidă cu cărămidă, spre a forma un oraș, închisoare îngustă și provizorie ; săraci cu spiritul, cu singura ocupație de a-și ruina viața ca să câștige bani. Singurul oraș care este veșnic același și nu va dispare niciodată, este marea.

Generozitatea marinarilor.

Mai toți marinarii sunt generoși ; ei nu cunosc valoarea banului, nici toate relele pe cari acesta le aduce cu el. Când debarcă, are impresia că trece pragul unei case de joc, unde știe bine că va fi jefuit. La uscat el caută mai ales o femee, pe care să o acopere cu daruri, ca s'o vadă zâmbind și ca să-i lase o amintire bună despre el. Dulceața zâmbetului femeesc nu există aproape de loc în viata de pe bord. Pe mare, toate nuanțele — chiar surâsul — sunt măturate de vântul din larg. Nu mai rămâne decât sentimentele precise : mânia, ura, bucuria, nepăsarea. E un fel de „cafard" a mărei ; care nu se deosibește prea mult de acela al pustiului.

Pe mare nu există egalitate — vechea legendă a societăților civilizate. Neamul marinarilor este de origină aristocrată ; marea i-a inobilat ; soarta i-a chemat să trăiască departe de pământul negru și de păcatele sale deșarte.

Și pe corabie trăesc nefericiți cari sunt însă de o dărnicie regală în veșnica lor mizerie.

Prefacerea sufletului marinarilor.

Tot mergând departe, mai departe, cunoscând oameni cari concep viața într'un chip foarte diferit de al nostru, pentru cari dragostea nu era desigur „dragostea mea", deveneam ceiace au devenit toți marinarii : ființe fragmentate sufletește, cari au aparținut altei lumi, copleșiți de oboseala gândului, cari nu mai simt nevoia de a ajunge la o concluzie, ființe cari seamănă vasului lor, în care se află un motor ce cântă și o pravă, care călătorește mereu, fără a se întreba unde îi poartă valurile.

Fatalismul și egoismul intră puțin câte puțin în aceste suflete, al căror singur scop este de a căuta o direcție printre vânturi și stele. Fără a voi, fără a crede, se desprind și se depărtează în fiecare zi de lucrurile și de pasiunile ce chinuesc oamenii de la uscat.

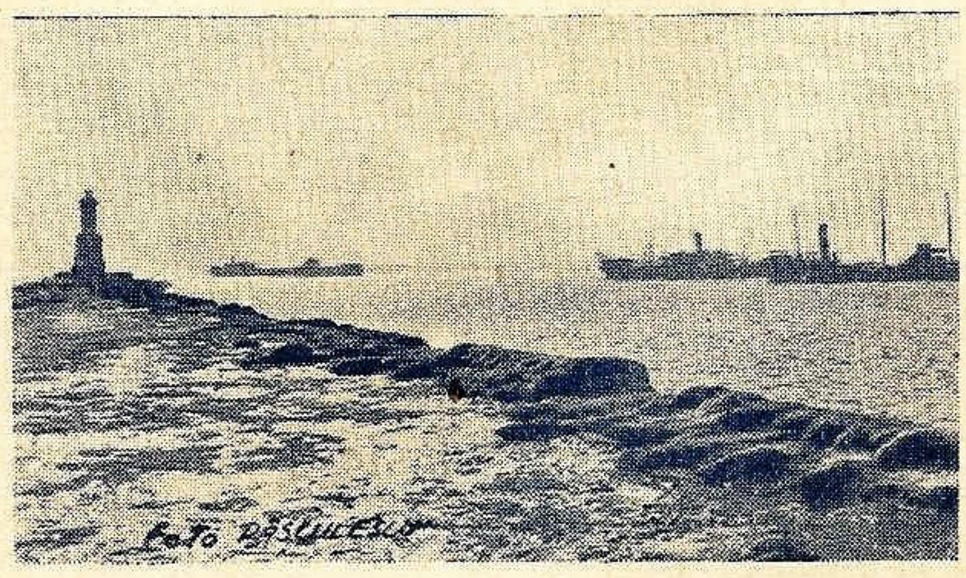
Culese de *Coralia Diaconescu*

Petrolul românesc şi pavilionul vaselor tancuri

— Participarea pavilionului naţional la transportul produselor petrolifere exportate pe calea apei —

Este cunoscut că nu suntem un popor maritim, dar nimic nu scuză neglijarea totală a intereselor naţionale maritime acolo unde toate posibilităţile unei desvoltări sănătoase există.

Am ajuns, graţie muncei stăruitoare pe teren technic şi economic, să fim azi a patra ţară exportatoare de produse petrolifere din lume. Singur portul Constanţa a trimis peste ţări şi mări în cursul anului 1934 circa 5 jum. milioane tone produse petrolifere. Această cifră nu va putea decât să se urce în viitor, ţinând cont de tendinţa de creştere a producţiei României şi de faptul că orice creştere a producţiei va micşora aproape cu cifră egală exportul prin Constanţa, deoarece consumul intern creşte în măsură relativ redusă, iar exportul pe celelalte căi, uscat şi Dunăre, nu sunt susceptibile de o considerabilă majorare, cel puţin în actuala situaţie de depresiune economică a ţărilor din basinul dunărean, situaţie care nu va permite o intensificare a consumului petroliferelor în aceste ţări. Din aceste motive se prevede că după un mic număr de ani — dacă neprevăzutul, care joacă un rol atât de mare în economia petrolului, nu va desminţi această profeţie, — exportul prin Constanţa se va apropia de cifra de 10 milioane tone.



Tancuri în rada portului Constanţa aşteptând ora de plecare.

Pentru transportul cantităţilor exportate în anul 1934 a fost nevoie, conf. statisticilor portului Constanţa, de 905 vapoare tancuri, dela mici unităţi încărcând 500 tone până la respectabilele vapoare de 13—14.000 tone capacitate. Socotind un navlu mediu de 8 silingi engleji hârtie pro tonă pentru orice destinaţie şi ţinând cont de variaţiunea navlului, ajungem la respectabila sumă de circa 2.200.000 lire sterline hârtie, navluri plătite pentru transportul produselor noastre petrolifere exportate pe mare, ceiace la cursul mediu de lei 500.— per liră sterlină reprezintă frumoasa sumă de lei 1.100.000.000.— adică a $^1/_{12}$ parte a valorii exportului total a ţării noastre.

Ne întrebăm cât a realizat economia naţională din această importantă sumă ?

Cunoscut este că prestarea de serviciu, spezele de transport, comisioane, etc. (exportul invizibil) formează în balanţa de plăţi a ţărilor cu o civilizaţie economică înaintată, o parte foarte importantă.

Economia clasică în materie de transport maritim ne învaţă că aceia este ţara cea mai avantajtă în asigurarea navlurilor pentru bandiera sa, care are de exportat cea mai mare cantitate de produse de massă, deoarece această ţară poate să rezerve pavilionului său naţional cea mai mare parte din aceste bunuri de expediat.

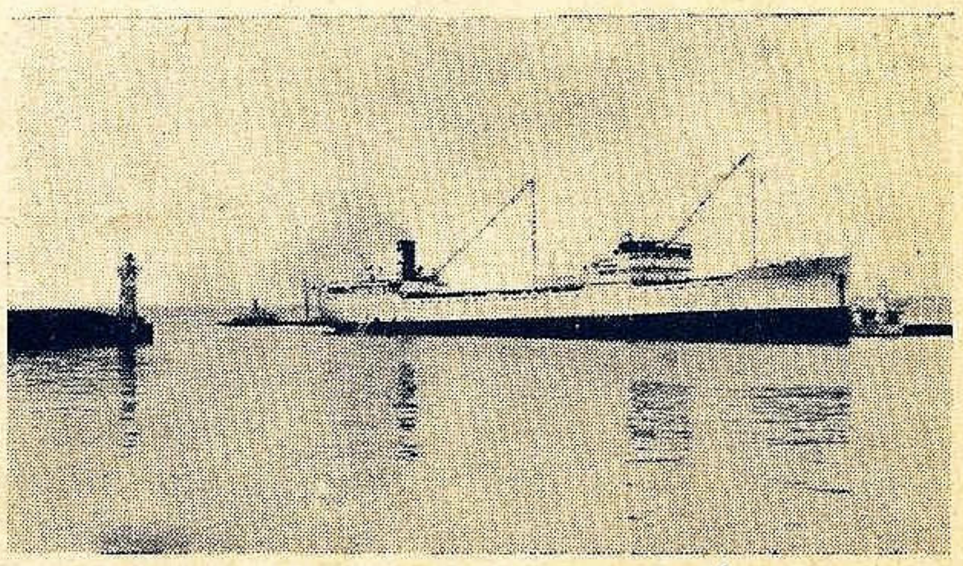
Din nenorocire pentru ţara noastră, noi formăm excepţia obligatorie a acestei reguli.

Tabloul de mai jos indică numărul şi tonajul de registru net al vaselor de petrol naţionale şi străine intrate în bazinul de petrol Constanţa în anul 1934 pentru a încărca produse petrolifere pentru export:

Pavil. vaselor	Numărul	Tonaj reg. net.	Procent la tonaj
Române	46	145.901	5
Engleze	242	553.316	19
Italiene	167	564.929	20
Norvegiene	205	923.991	32
Olandeze	65	206.066	7
Germane	43	121.257	4
Franceze	31	76.303	2
Spaniole	4	12.911	1
Belgiene	7	29.833	1
Greceşti	32	48.127	2
Daneze	8	26.818	1
Suedeze	18	91.977	3
Finlandeze	1	5.106	—
Turceşti	25	54.100	2
Portugheze	11	40.816	7
	905	2.901.470	100

Precum reese din aceste cifre, abia a 20-a parte din tonajul de registru net intrat în Constanţa în cursul anului 1934 a fost sub pavilion românesc, care n'a ajuns să culeagă dela această copioasă masă decât numai fărimiturile. Noi nu avem nici un tanc al unui armator particular sau al unei societăţi de navigaţie românească, şi numai o singură societate petroliferă română, Steaua Română, posedă 3 tancuri şi anume:

„Principele Barcu Ştirbey" construit în 1912, tone reg. brut 3032, tone reg. net 1647.



Un tank intrând în portul Constanţa.

„Oltenia" construit în 1928, tone reg. brut 6934, tone reg. net 3847, şi

„Steaua Română" construit în 1914, tone reg. brut 5311, tone reg. net 3229.

Aproape toate societăţile petrolifere româneşti mari şi medii posed în străinătate organizaţii de vânzare pro-

prii, prin cari îşi desfac mărfurile lor în ţările respective. Ar fi lucru firesc ca cel puţin pentru aceste cantităţi la cari expeditorul este român şi primitorul o firmă care depinde întrucâtva de societatea mamă din România, să se facă transportul mărfurilor sub pavilion românesc.

Marile societăţi făcând parte din trusturi mondiale au în concernele lor societăţi proprii de navigaţie. Dacă pentru cantităţile exportate de aceste societăţi este explicabil că efectuiază transporturile cu vase sub pavilion propriu, şi dacă deasemenea este întrucâtva scuzabil şi faptul că cumpărătorii direcţi din străinătate preferă pavilionul naţional celui străin, nu vedem însă ca societăţile româneşti, (în afară de Steaua Română) şi cari au organizaţii proprii în străinătate să transporte mărfurile destinate acestora, sub pavilion românesc, din simplul motiv, că acesta lipseşte în întregime de pe vase tancuri, în afară de cele 3 indicate mai sus.

O flotă românească de tancuri de petrol, pe lângă satisfacerea orgoliului naţional — şi pe terenul politicei maritime aceasta reprezintă un element important — ar produce ţării noastre o frumoasă sumă de devize, asigurând totodată existenţa unui apreciabil număr de marinari şi ofiţeri români.

Din multe motive poporul românesc n'a devenit un popor maritim, totuşi faptul că milioane de tone produse petrolifere româneşti aşteaptă să fie transportate pe calea mărilor, ar fi putut crea, fie în sânul societăţilor româneşti de petrol, fie independent de acestea, cu ajutorul capitalului particular, armatori de tancuri sub pavilion românesc.

Cu toată deruta formidabilă a navlurilor de petrol, care a făcut să cadă tariful de export al unei tone transportată din Golful Mexic pe continent dela 250 şilingi aur, cât a fost îndată după război, la 9 şilingi hârtie cât cotează astăzi, vapoarele moderne rentează totuşi şi la acest navlu scăzut, realizând pe lângă acoperirea cheltuielilor curente de amortizare şi asigurare încă şi un beneficiu. Dacă acest câştig este asigurat de vasele „tramp" cari pentru fiecare drum în parte trebuie să caute încărcătură şi cari până la procurarea unui nou caric sunt nevoite în timpurile de astăzi, când cca. 12% din tonajul mondial de tancuri este legat de mal, să aştepte de multe ori luni de-a rândul neutilizate, timp în care cheltuielele fixe curg neîntrerupt, — cu atât mai mare trebuie să fie rentabilitatea exploatării unui vas-tanc pentru o societate exportatoare de petrol, unde vasul nu este supus la riscul de-a sta neutilizat.

Este poate paradoxală, dar bazată pe adevăr, afirmarea, că numai vapoarele moderne şi deci foarte scumpe pot produce astăzi un beneficiu, graţie vitezei lor care variază între 12—16 noduri şi utilajului lor modern care permite o economisire însemnată de timp la operaţiunile de încărcare şi descărcare şi necesită un personal marinăresc relativ redus. Construcţia de noi tancuri continuă în mod accentuat în ciuda crizei mondiale şi a navigaţiei în special — 70% din noile construcţiuni de vase ale ultimilor 3 ani fiind tancuri — atunci când tancuri de tip mai demodat se oferă aproape la valoarea lor de fier vechi. Şi totuşi şi aceste vase nerentabile pentru armatorul din apus găsesc cumpărător.

Sunt în special armatorii greci cari cumpără la preţ scăzut aceste vase mai demodate, reuşind să realizeze beneficii graţie sistemului lor de exploatare, acolo unde alţi armatori ar lucra cu pierdere sau deabia şi-ar realiza cheltuielile.

Pavilionul grecesc apare pe toate mările lumii, fiind în special bine reprezentat pe rutele la Plata, Coastele Africane, în Pacific, în Marea Neagră şi în Gurile Dunărei, transportând produse de mare volum, ca cereale, îngrăşăminte, minereuri, cărbuni.

In ultimul timp interesul armatorilor greci s'a îndreptat în spre vapoarele tancuri. In ultimul timp au trecut sub pavilion grecesc vaporul tanc german Nordatlantic, construit în 1913 cu o capacitate de 4680 tone reg. brutto, rebotezat pe numele „Jossifoglou" precum şi vaporul tanc francez „Myriam" construit în 1921 de o capacitate de 6795 tone reg. brutto, astăzi „Nikitas Roussos".

Nu odată au pus, în special armatorii din apus, întrebarea: Cărei împrejurări se atribuie faptul, că armatorul grec realizează beneficii la vase cari s'au vândut din motivul că pentru vechiul lor proprietar erau neeconomice? Cauza rentabilităţei vaselor greceşti trebuie căutată în calităţile marinăreşti ale poporului grec şi în condiţiunile speciale de proprietate ce există la dânşii.

Naţiunea grecească s'a distins întotdeauna în comerţ şi mai cu seamă în comerţul maritim. Marinarul grec este foarte modest în ce priveşte alimentele şi salariu. In navigaţia grecească de „tramp" a existat întotdeauna şi se menţine şi astăzi sistemul de coproprietate aşa zis de „carate". Căpitanul-armator îşi recrutează echipajul din rude, dintre cari fiecare este mai mult sau mai puţin coproprietar al vasului, revenindu-i în această calitate şi o anumită parte din beneficiu. Este deci uşor de înţeles că în astfel de condiţiuni interesul echipajului pentru vas şi realizarea unei cât de bune rentabilităţi este alta ca atunci când echipajul este format de personal angajat. Graţie acestui sistem, marinarul grec câştigă pe vasele părinţilor sau a rudelor sale experienţă suficientă, pentru a deveni mai târziu şi dânsul armator.

Această tradiţie şi interes pentru ocupaţiile marinăreşti lipsesc poporului nostru. Din cauza acestei lipse trebue să vedem, cum vapoarele tuturor naţiunilor ne transportă bogăţiile din ţară fără a participa şi noi la acest câştig. Bineînţeles, că şi vapoare-tancuri, ajunse în mâinile armatorilor greci au fost cumpărate de aceştia în vederea transportului produselor petrolifere româneşti.

Lipsa unei iniţiative particulare pe acest teren la noi ar trebui să fie înlocuită şi aci, ca pe timpul său la navigaţiunea de linie, de către stat mărindu-şi S. M. R.-ul flota sa şi cu unele vapoare tancuri mai mari şi mai mici. Capitalurile investite desigur n'ar sta nefructificate.

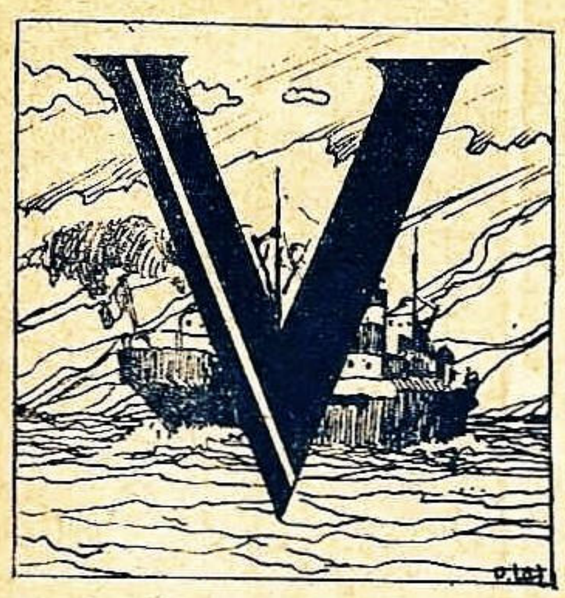
O asemenea obligaţie morală ar avea-o şi societăţile petrolifere particulare cari în mod permanent au de efectuat transporturi de produse către organizaţiile lor din străinătate. Cazul societăţii „Steaua Română" poate servi ca exemplu. Desigur că această societate nu lucrează în pierdere cu tancurile sale, ea fiind singurul armator român, care poartă pavilionul naţional în porturile ţărilor mediteraneene, a orientului apropiat şi din apus, pe vapoare tancuri încărcate cu produse petrolifere româneşti.

Faptul celor ce ar urma pe această cale, n'ar putea să fie decât îmbucurător atât din considerente economice cât şi din acele naţionale.

Pe noi, aceia cari urmărim cu interes orice manifestare în legătură cu punerea în valoare a litoralului nostru şi desvoltarea marinei naţionale, ne-ar satisface într'o măsură şi mai mare, văzând înmulţindu-se „vase de ale noastre" pe „Marea noastră".

Dr. POMPILIU VERZARIU

Cronica lunei



orbeam în numărul trecut, No. 5, an. IV, de câtă atenție se bucură din partea Statului marinele comerciale străine și în special cea italiană. Vorbeam de greutățile în care se sbat societățile de navigație române, atât cele particulare cât și cele ale Statului și arătam cât de sumbre perspective de viitor are marina noastră comercială din cauza puținei înțelegeri ce găsește în forurile la care ar trebui să găsească.

Și cu durerea în suflet în cursul lunei acestea am mai înregistrat o nouă dovadă de neînțelegerea pe care am arătat-o, dovadă care vine să sporească loviturile ce se dau marinei noastre comerciale fluviale.

Austria cumpărase dela noi 1600 vagoane de cereale, și în convenția ce s'a încheiat, Statul român, s'a obligat la cererea cumpărătorului ca aceste cereale să fie transportate numai de nave sub pavilion austriac, adică ale societății D. D. S. G.

Pricepem lipsa de înțelegere a intereselor marinei comerciale, despre care în alte părți știu și copii că este unul din factorii cei mai importanți ai economiei unei țări, lipsă de înțelegere care e aruncată de cele mai multe ori pe seama crizei, greutăților financiare prin care trece țara, etc.; suntem obișnuiți să auzim cum ori de câte ori se ridică un glas ca să arate nevoile acestei marine, cum se găsesc scuze și promisiuni din partea autorităților.

Dar dacă suntem obișnuiți să auzim asemenea scuze și să vedem că nu se face nimic, dar absolut nimic pentru desvoltarea marinei noastre comerciale, suntem însă surprinși, cu totul surprinși când vedem că se lucrează chiar contra intereselor ei.

Și spunem aceasta pentrucă, prin măsura luată nu înseamnă altceva decât a lucra contra intereselor ei, a o lăsa să moară de inaniție cu știință și voință.

Oricât de mari ar fi fost avantajele pe care acceptarea condițiunilor de transport sub pavilion austriac le-ar fi adus statului, această clauză nu trebuia primită.

Orce exemplu pare-se că pentru noi nu are nici o importanță. Unul din exemple îl formează chiar faptul în sine. Austria s'a luptat să obțină această clauză deși nu profită de ea decât în parte, pentrucă avantagiile se împart cu societățile germane și ungare cu care societățile austriace de navigație sunt cartelate. Noi nu voim să înțelegem nimic din acest exemplu. Noi acceptăm să dăm pâine marinarilor străini ai navelor fluviale austriace, luând-o dela gura marinarilor noștri, noi acceptăm ca un material flotant care costă sute de milioane, pentru care generații din trecut, mai înțelegătoare au luptat să-l întăptuiască, să-l vedem ruginind în porturi legat la cheu ca să avem bucuria să vedem pe cel sub pavilion austriac cărându-ne rodul pământului acesta al nostru care dacă ar avea glas cred că ar striga și el de durere.

Și aceasta pentru ce? Se spune că pentru avantajul că acceptând aceasta s'a obținut reducerea taxelor vamale de import la jumătate. Dar dacă s'ar fi deschis ochii mai mult s'ar fi văzut că în acelaș timp, aceleaș taxe, au fost reduse la jumătate și pentru alt grâu importat din Argentina, de unde bineînțeles, Austria nu putea avea pretenția să-l aducă cu navele D. D. S. G.

Se spune că această convenție s'a încheiat fără nici o consultare a Ministerului de Comunicații, care poate ar fi putut arăta nedreptatea strigătoare la cer, și loviturile de moarte ce necontenit se dau marinei noastre comerciale.

O altă chestiune îngrijorătoare o formează scăderea exportului unor mărfuri în Orientul apropiat și care până mai acum câțiva ani era ca un fel de monopol al nostru. Este vorba în special de exportul de lemnărie. Acest export scade, deși importul țărilor care altă dată ne erau cliente sigure, crește. Astfel de exemplu, Egiptul a importat în 1934, 283.079 tone lemnărie față de 222.910 tone din 1933 și exportul nostru în această țară a scăzut din 1933 față de 1934 cu 11.880 tone. Și locul ni-l ia nu numai Rusia care duce o politică specială în această materie, Jugoslavia, dar chiar Suedia, Finlanda, țări mult mai îndepărtate de Egipt ca noi. Cauzele sunt desigur foarte multe: prețul, dimensionarea lemnăriei, modalitățile de plată ușoare, regim special de devize etc. Printre aceste cauze însă intră cu un coeficient foarte mare condițiunile de transport. Rusia, Suedia, Finlanda fac aceste transporturi sub pavilion propriu, cărora le dă avantagii și de pe urma cărora pot scade prețul ca să poată acapara cât mai mult piețele străine.

O revizuire a politicei noastre economice în această direcțiune se impune. Nevoia încurajărei acestui export prin propriile noastre mijloace de transport sub pavilionul nostru pare evidentă. Pare evidentă pentru noi. O fi părând oare și pentru cine trebue să pară?

Și printre veștile proaste de mai sus s'a mai strecut și câteva bune.

Exportatorii noștri de animale în Orient încep să fie căutați din ce în ce mai mult.

La începutul lunei acesteia, s'a ținut la Constanța adunarea generală a „Sindicatului pentru organizarea exportului de animale". In această adunare s'a văzut că exportul nostru în această materie este foarte căutat. O firmă mare engleză vrea să concesioneze abatorul de export din portul Constanța, în care vrea să investească sume mari pentru o exploatare rațională și în stil mare pentru acapararea tuturor pieților din Orient.

Deasemenea o mare casă italiană.

Austriacii se interesează deasemeni și ei de abatorul de export din Constanța și de posibilitățile noastre de producție de animale din Dobrogea.

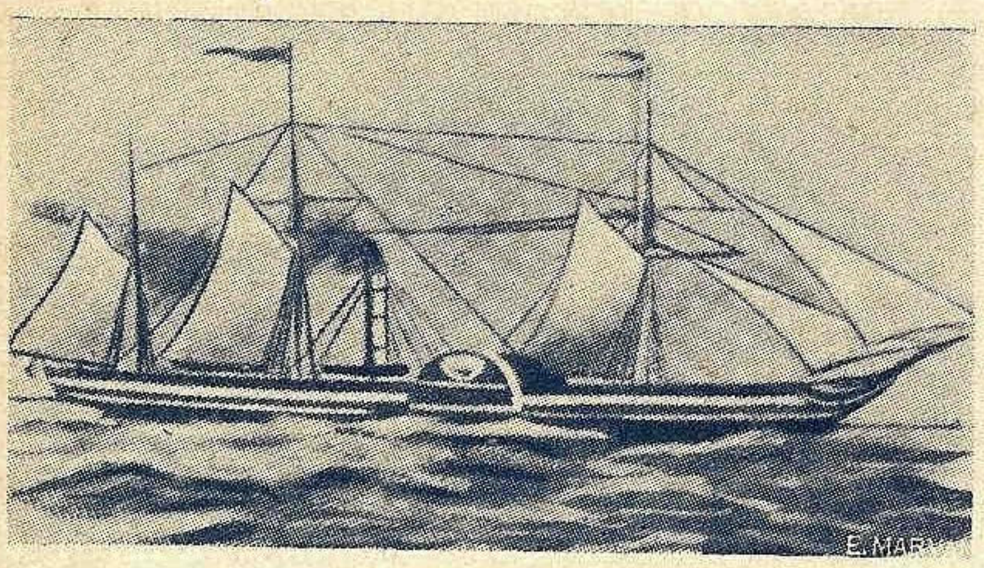
După cum se vede, calitatea produselor animale, numărul lor, condițiunile și situația geografică a noastră ar putea și trebue să îndrumeze autoritățile noastre în drept la crearea unei politici economice în acest sens de unde țara ar putea realiza imense câștiguri și în care marina noastră comercială ar putea să aibă un rol foarte mare.

Tuturor străinilor ce se interesează de această bogăție trebuesc impuse condițiuni de felul celor ce ne-au impus austriacii: transportul sub pavilion român, dacă nu în totalitate măcar în parte.

Pentru aceasta desigur că se redeschide chestiunea complectărei parcului nostru de vase, mărirei lui, amenajărei lui în vederea acestui fel de export, chestiuni pe cari desigur că organele de conducere ale P.C.A. le urmăresc, le studiază și luptă a le realiza. *Mirth.*

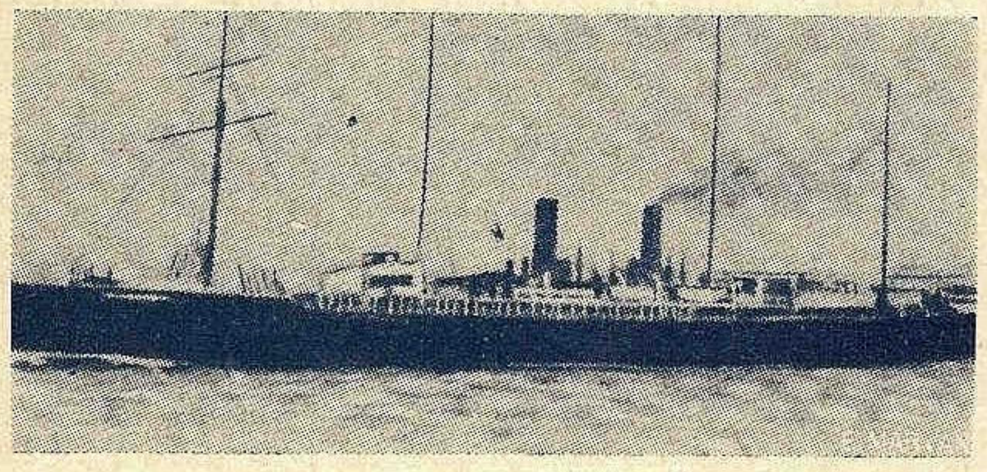
B l u e B a n d

Transatlanticul francez „Normandie" în intervalul de la 5 la 11 Mai și-a făcut probele de viteză, de consumație, funcțiune. Această splendidă unitate a marinei comerciale franceze a realizat o viteză de 32 noduri fără



Nava engleză *Great Western*

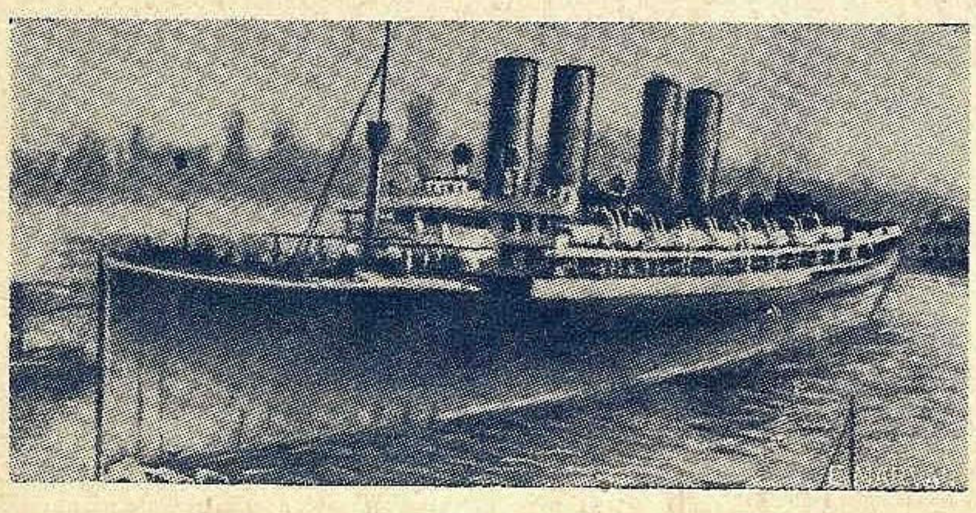
ca nava să fi utilizat toată puterea pe care căldările ar fi putut-o da. Prin urmare viteza medie cu care va putea traversa Atlanticul nu va fi în nici un caz mai mică ca 30 noduri.



Transatlanticul francez *Champagne*

Această viteză deschide din nou chestiunea „panglicei albastre" acel pavilion cu care se împodobește pachebotul care traversează Atlanticul în cel mai scurt timp.

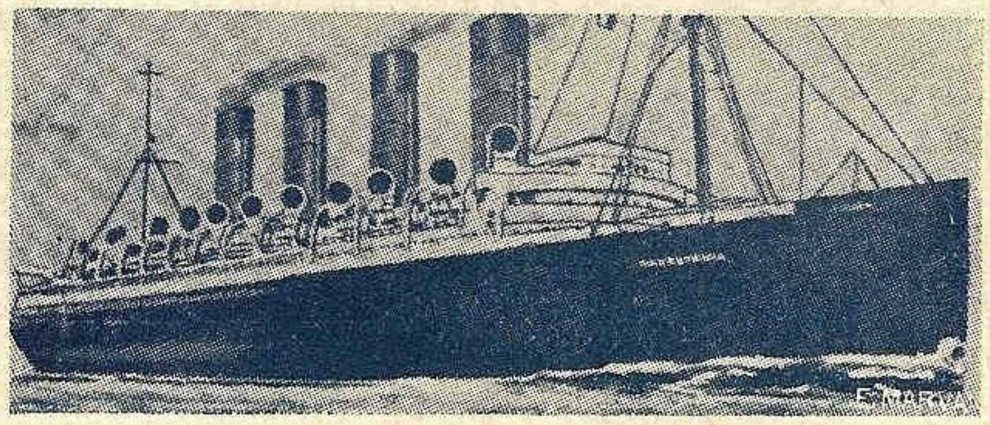
Acum o sută de ani, velierele puneau, în medie, 45 de



Transatlanticul german *Kaiser Wilhelm der Grosse*

zile pentru ca să facă voiajul Havre—New-York. Peste câțiva ani, apărea propulsiunea cu aburi și, în 1838, pachebotul englez *Great Western*, de 1.775 tone, a cărui mașină primitivă acționa două roate cu zbaturi, revoluționa navigația transatlantică efectuând traversarea, în 16 zile, cu o viteză de 8 noduri.

Dela această dată, progresele fură rapide: în 1848, *Atlantic* traversa oceanul în 11 zile, în 1858 *Great Eastern* în 10 zile, iar *Servia*, în 1881, scobora timpul la 8 zile mergând cu 16 noduri. Toate aceste recorduri fu-

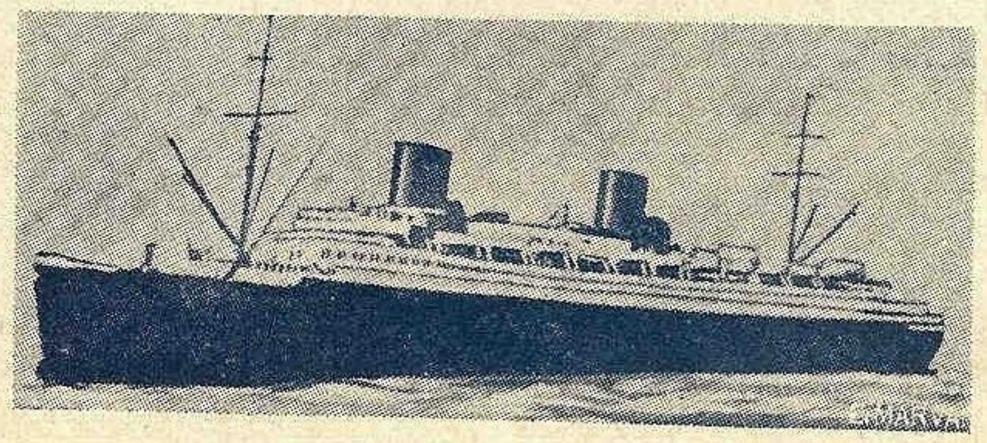


Transatlanticul englez *Mauretania*

seseră engleze; în 1883, Franța se lansa și ea în competițiune cu *Champagne* care câștigă panglica albastră parcurgând distanța în 7 zile cu 17 noduri. Peste puțin timp, pachebotul englez *Etruria* bătu recordul cu 18,5 noduri dar *Bretagne* îl readuse în Franța cu o viteză de 19,5 noduri. Statele Unite deținură și ele, un scurt moment, trofeul, cu pachebotul *Paris* care făcea 20 de noduri, dar Franța, cu *Touraine*, redobândi faimoasa panglică, ridicând viteza la 21,2 noduri; traversarea se făcea în $6^1/_2$ zile.

Dela finele sec. 19 lupta de viteză s'a dat mai mult între Anglia și Germania. Transatlanticele engleze *Campania* și *Lucania* realizară în 1893, 22.2 noduri. Abia în 1900 transatlanticul german *Deutschland* realizând traversarea Atlanticului cu 23.51 noduri cuceri trofeul panglicei albastre. Cu 6 ani mai târziu tot pavilionul german reprezentat prin *Kaiser Wilhelm II* deținu Blue Band realizând în medie viteze de 23.68.

Orgoliul britanic care nu putea rămâne indiferent la această supremație a Germaniei, puse în construcție 2 frumoase unități *Lusitania* — a cărui sfârșit tragic prin torpilarea de către submarinul german U20 în timpul războiului mondial e încă în amintirea cititorilor — și *Mauretania* care acum câteva luni a fost scoasă din serciu și vândută la fier vechiu.



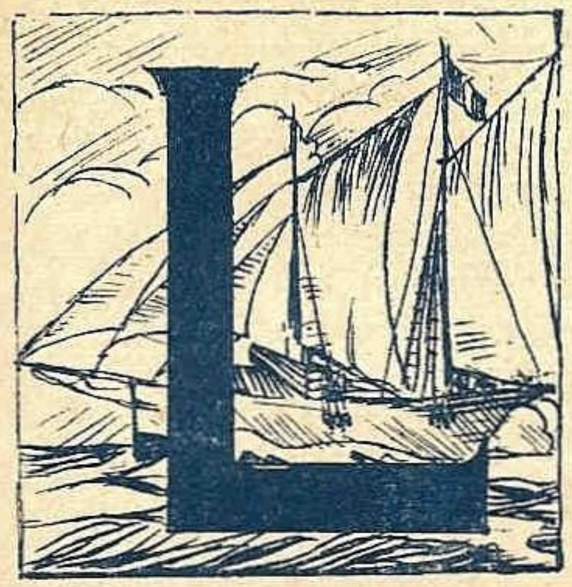
Transatlanticul german *Bremen*

In special *Mauretania* se arăta foarte rapidă față cu celelalte nave contemporane.

La primul său voiaj în 1907 cuceri *Blue Band* realizând o medie de 25.88 noduri și reținând Angliei acest trofeu 26 de ani.

Imediat după războiu Germania își sporește flota co-

Figuri cari dispar



Literatura a făcut nemuritoare multe figuri interesante din lumea marinarilor, care au dispărut sau sunt pe cale să dispară. Multe din aceste figuri ne sunt cunoștințe deaproape.

In ceiace s'a scris la noi, despre lumea marinarilor, nu vom găsi figuri de piraţi sau corsari, dar vom găsi pe un „moș Iancu pilotul" care se uita pe hartă ca mâța'n calendar, dar cunoștea Dunărea cu ochii închiși.

Un lucru reese evident din tot ceiace s'a scris despre mare : viața trândavă, viața comodă și plăcută, nu își are locul pe ea. Pe mare toate forțele omului, fizice și psihice, trebue să se încordeze, pentru a o străbate.

Toate figurile luate din lumea marinarilor vor avea ceva aspru în ele, dar, în acelaș timp, vom găsi la ei : altruism, îndrăsneală, devotament care se poate transforma în ură, prudență adesea dublată de temeritate, religiozitate cu o mare doză de superstiție.

După cum marii scriitori, ca Victor Hugo, au făcut celebri bandiţi ordinari, înconjurându-i de o aureolă romantică, tot așa alții au poetizat figuri destul de odioase, oameni care erau în afară de legile sociale, bandiţi care în loc să fie de „drumul mare" erau „în largul mării".

Romanele : „Piratul" lui Walter Scott, „Corsarul roșu" a lui Cooper, „Corsarul" lui Lord Byron și chiar opera „Piratul" a lui Bellini, în care scenele de lupte aprige cu marea și dușmanii, alternează cu scenele de dragoste, au imortalizat figuri de oameni ai mării.

Existența aventuroasă a acestor corsari și piraţi, are ceva seducător, ca și aceia a bandiţilor corsicani sau napolitani, sau chiar a bandiţilor americani, cu mașini și mitraliere. Multe firi romanţioase, cu imaginația bineînțeles, s'au plimbat, dealungul mărilor, în căutarea unor prăzi fantastice.

Piraţii, până în secolul trecut o plagă a Mediteranii, au dispărut aproape complect, datorită severelor măsuri de represiune ce s'au luat contra lor. Cei ce mai sunt pe coastele Chinei, până vor fi și ei exterminaţi, vor mai pune mâna din când în când, pe vre-o englezoaică emancipată. Corsarii, piraţi oficiali, mai apar numai în timp de răsboiu, ca un mijloc neloial de luptă, cum ar fi de exemplu atacurile contra populației civile, fără putință de a se apăra. In timpul ultimului răsboi, corsarii au avut încă, un rol destul de important. Interesante sunt, din acest punct de vedere, memoriile Contelui Felix de Luckner, publicate în colecția de studii și documente pentru istoria răsboiului mondial și unde el însuși se intitulează : „ultimul corsar".

In acelaș timp, este pe cale de a dispare, o figură inofensivă și simpatică, care stă mereu cu pipa în dinți. Este vorba de lupul de mare, care de când cu înmulțirea vaselor cu vapori, s'a rărit de tot.

Marinarii moderni sunt matematicieni buni, tehnicieni și artileriști perfecți, dar acel simț marinăresc care se formează prin o ucenicie îndelungată pe un vas cu vele, le cam lipsește. „Navigația cu pânze este aceia care pune în evidență toate instinctele profesionale ale marinarului".

Odată cu rărirea vaselor cu vele, începe a dispare și acel tip de marinar care este atât de plastic arătat de expresia : lup de mare.

Am impresia că din doi marinari : unul de pe un vas cu pânze și altul depe un vas cu vapori, cel dintâi este mai atașat de vasul lui și îl iubește mai mult. Aceasta, pentrucă legătura dintre ei este mai intimă, rolul mai important și răspunderea mai mare. Atunci când Chateaubriand a scris că marinarii sunt pasionaţi după nava lor, și plâng de regret părăsind-o și de bucurie regăsind-o, a avut în vedere un vas cu pânze.

Iată cum descrie un lup de mare, o tânără fată care dela fragеda vârstă de 11 luni și până la 18 ani, a trăit fără întrerupere pe mare, primind și o educație adequată. Este vorba de scriitoarea americană Joan Lowell, care cu un sănătos umor american, în romanul autobiografic „Le berceau sur l'abîme" își descrie copilăria pe mare.

„Lupul de mare este o ființă foarte diferită de ceilalți oameni ; își are legea sa proprie, puține dorinți și o largă filosofie a resemnării care n'are nimic deaface cu mania sa de a protesta veșnic, și de a fi mereu de părere contrarie.

Tutun, atâția bani cât să-și plătească groguri bune (apă caldă cu rom, coniac, etc.) și câteva zile în port, la capătul unui lung voiaj, spre a-și cheltui solda pentru o fustă, iată ce-i este deajuns pentru a-și satisface dorințele sale.

Ca distracție, el înjură : vasul, ofițerii, mâncarea, bu-

---

mercială cu 2 frumoase unități *Bremen* și *Europa* cu care realizând *(Bremen)* o medie de 26.7 noduri sperau să readucă Germaniei panglica albastră.

In 1927 însă englezii aduc *Mauretaniei* câteva modificări printre care și cea de ardere cu păcură în loc de ardere cu cărbuni, grație căreia în 1929 bate de justețe pe *Bremen* realizând o medie de 27.2.

In 1930 *Blue Band* reveni din nou lui *Bremen* care făcu 27.98 noduri.

Intervine Italia care construi 2 transatlantice *Rex* și *Conte di Savoia*. *Rex* atinse 28,9 noduri în August 1933.

Prin *Normandie* simbolul vitezei în traversarea Atlanticului a revenit Franței. Până când, nu se poate ști. Va reuși oare *Queen Mary* care va intra în serviciu în 1936 să readucă Angliei supremația pe care veteranul *Mauretania* a deținut-o timp de 26 ani ?

Până acum *Blue Band* era mai mult o pură abstracție. Printr'un acord a reprezentanților societăților *Norddeutscher Lloyd, Compagnia d'Italia* și *Compagnie Générale Transatlantique* s'a hotărât ca această supremație de viteză să fie concretizată printr'un trofeu de argint masiv care în August 1935 va fi predat Italiei care la acea dată împlinește 2 ani de când a realizat cea mai mare viteză. Apoi bineînțeles va fi predată Franței.

Acest trofeu măsoară circa 1 m. înălțime și cântărește circa 25 kgr., reprezintă un glob terestru așezat pe 2 chipuri de femee din care una simbolizează viteza. Pe glob sunt înscrise numele navelor care au ținut acest record și cele care în viitor îl vor cuceri. E. O.

cătarul, şi totuşi, nu şi-ar schimba soarta, nici în schimbul unui tron regal".

Atitudinea lupului de mare, în ceiace priveşte marea, este foarte aparte şi cu totul caracteristică acestei specii. Iubeşte marea, trăeşte pentru ea, gândeşte că toată viaţa şi-o va petrece pe valuri şi după moarte se va odihni în fundul profunzimilor ei ; şi este aşa de fatalist, că nici nu-şi dă măcar osteneala să înveţe a înota. Şi raţionează destul de limpede : La ce bun să înveţe a înota ? Un marinar care este aşa de idiot, încât să cadă peste bord, merită să se înece ! însă, dacă se întâmplă, ca un val să-l smulgă, cunoaşterea înotului nu-i serveşte la nimic, şi atunci la ce bun să-l mai înveţi !

Iată şi un exemplar din această specie :

„John Henry era un marinar smolit şi cu sbârcituri care mergea pe 70 ani, cu o voce hodorogită de whisky şi un obraz atât de adânc crestat, încât ai fi putut zice foarte bine, că e harta în relief a unui şir de munţi. Mesteca fără întrerupere şi o şuviţă de salivă negricioasă curgea pe bărbia sa, lăsând o mică brazdă galbenă.

Ar fi fost făcut demult căpitan, în loc de a fi un vulgar matelot, dacă el însuşi nu ar fi refuzat foarte energic, căci un căpitan nu se poate arăta beat în public, pe cheiuri.

In ciuda tuturor defectelor sale John Henry era un marinar încercat. O furtună îi părea o muzică agreabilă şi un uragan îl întinerea cu 30 ani. Nici un tânăr nu s'ar fi comportat şi puţini dintre ei ar fi fost capabili să conducă cu o mână aşa de sigură, în momentele periculoase".

Figura acestui lup de mare, este aceia a unui bonhomme, care ia viaţa în glumă şi nu se supără de nimic.

Un impresionant tip de lup de mare, ni-l redă Jack London în „Lupul mărilor", sau „Lupul Larsen" care sedus de brutalitatea teoriilor materialiste nu cunoştea decât o singură lege : forţa. Totuşi, în acest om de o supleţă de fiară de junglă şi puternic ca o gorilă, găsim adesea accente duioase, şi este, am putea spune, o brută nuanţată.

„Figura sa patrată, cu trăsături bine pronunţate, prezenta la prima întâlnire, ca şi restul corpului său, un aspect masiv şi brutal. Dar se simţea, în dosul acestor forţe aproape bestiale, supleţa spiritului şi dealungul acestei măşti aspre, o inteligenţă care se ascundea. Dar această primă impresie suferea modificări.

Fruntea lată care se bomba deasupra ochilor, indica o incomparabilă virilitate. Ochii, sub această frunte, erau mari şi frumoşi, foarte depărtaţi unul de altul, şi umbriţi de dese sprincene negre. Ca mătăsurile care sclipesc, schimbând culorile, când le mişti în faţa soarelui, tot aşa în aceşti ochi, mii de nuanţe se jucau, mii de diferite reflexe, care mergeau dela gri deschis la gri închis, şi dela verdele mării, la albastrul cerului".

Ultima dorinţă, a unui lup, i-a fost împlinită : „Marea ducea cu ea pe acela ce a fost lupul Larsen, în negrele adâncimi ale acestui ocean pe care şi-a dus viaţa şi care va aşeza peste el giulgiu-i mişcător".

Şi fiindcă a fost vorba de bătrânii lupi de mare, să prezentăm şi pe acei muşi, mici lupi de mare, care dela 10 ani era îmbarcaţi în marina comercială şi dela 13 în marina militară. In timpurile glorioase ale Veneţiei, glorie care îi venea pe calea albastră a mării ,fiii celor mai nobile familii învăţau meşteşugul marinăresc pe vase : erau musi.

Anatole France, în „Copiii noştri" ne descrie pe aceşti copii, lupi de mare în formaţie :

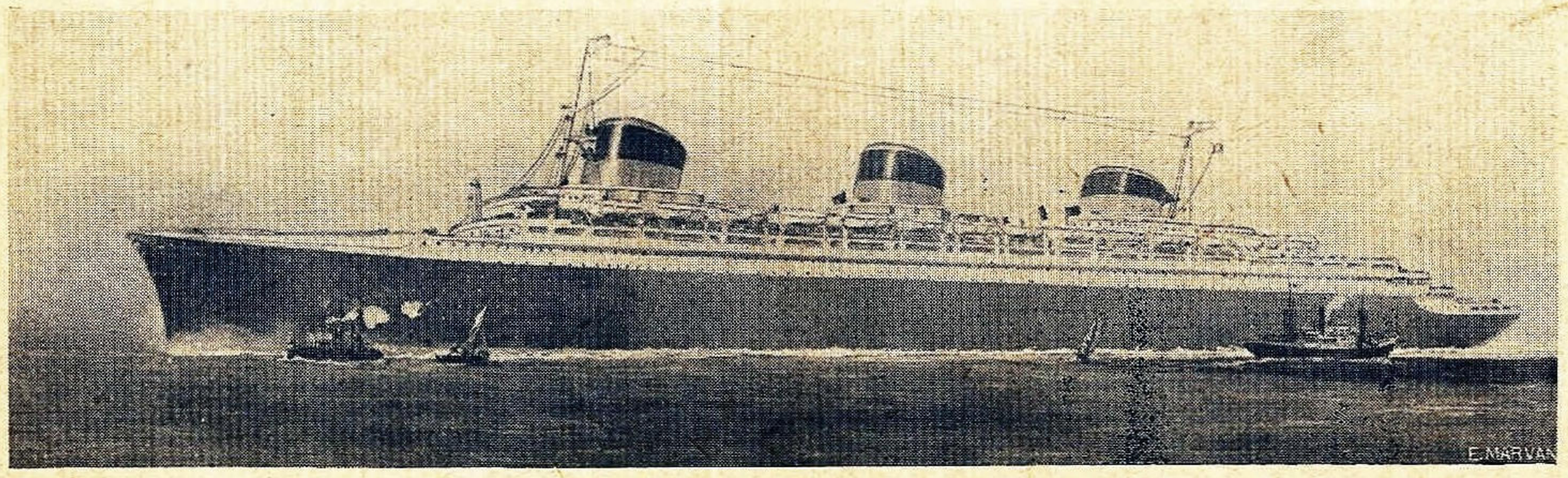
„Priviţi-i : cu bereta înfundată până la gât pentruca vântul plin de ceaţă, care suflă pe mare, să nu le sfâşie urechile cu gemetele lui teribile. Ei poartă contra frigului şi umidităţii, haine groase de lână. Bluza şi pantalonii lor, cârpiţi şi peticiţi, au servit înaintaşilor. Vestmintele lor au fost croite din vechi haine părinteşti. Sufletul lor este făcut din aceiaşi stofă din care este făcut sufletul tatălui lor : este simplu, curajos şi răbdător. De când au apărut pe lume, au avut inima naivă şi mare. Cine le-o face astfel ? După Dumnezeu şi părinţi, e marea. Marea îi face pe marinari curajoşi, dându-le pericolul. Ea este pentru ei un aspru binefăcător.

Iată pentruce micii noştri marinari poartă în inima lor, sentimentele oamenilor încercaţi. Aplecaţi peste fiarele bordului ei privesc largul. Ei nu văd linia albastră care indică slaba despărţitură dintre cer şi mare, marea nu distrează ochii lor prin culorile sale schimbătoare, nici cerul prin figurile colosale şi bizare ale norilor. Ceiace văd privind largul, este mai mişcător decât nuanţele apelor şi figurile cerului ; este gândul la o dragoste. Ei pândesc bărcile care s'au dus la pescuit şi care vor apărea la orizont, aducând odată cu crevetele pescuit, pe unchiul, fratele mai mare şi tatăl său".

. . . . . .

Nu este exclus ca să se nască un nou gen de poesie, poesia industrială şi atunci vor fi cântate şi maşinile şi tehnicienii vapoarelor moderne. Până atunci, candida navă albă cu pânzele umflate de vânt, va avea mai multă poesie decât un transatlantic, şi un lup de mare mai mult farmec ca un mecanic.

AL. MUNTEANU

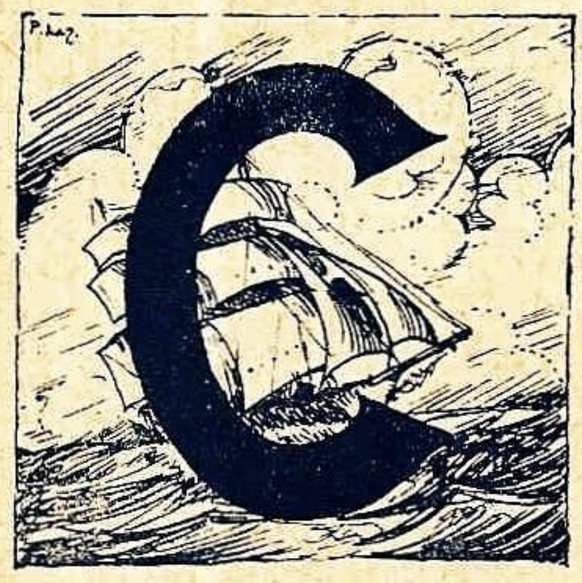


Transatlanticul francez „*Normandie*"

Pagini vesele, din viaţa marinărească

Poveşti despre... Equatorul care „se vede“...

de MIHAIL NEGRU



Cine a trecut Equatorul, la bordul unei nave de pasageri sau chiar şi al unui vapor mixt, ştie că momentul trecerii imaginarei linii care taie Planeta noastră în două este marcat de o serie de festivităţi sau de o serbare specială.

Pasagerii cari trec Equatorul pentru prima oară sunt „botezaţi", în condiţiuni şi conform unui ritual despre care am vorbit pe larg, în altă împrejurare [1]), şi cari nu sunt decât ocaziunea unei petreceri menite să rupă monotonia vieţii la bord.

Pe un vapor de pasageri, în asemenea curse lungi, sunt oameni de toată mâna. Şi cum o atare călătorie îmbogăţeşte mintea şi sufletul, însă nu modifică prea mult firea omului, fiecare pasager păstrează în cap... ceeace a adus de acasă.

Această precizare este necesară, spre a se înţelege rostul rândurilor cari urmează.

CĂLDAREA CU NEGREALĂ

Apropierea Equatorului naşte o anumită emoţie explicabilă în cugetele călătorilor, mai ales în ale celor cari vor pluti pentru întâia oară în viaţă pe deasupra lui. Şi discută despre el toată lumea, inclusiv Comandantul, ofiţerii şi echipagiul, cari se pregătesc de serbare.

Intrat între limitele Alizeelor de N.E. în timpul verii, şi ale vânturilor Alizee de S.E. în August, vaporul înaintează din ce în ce mai simţit, în calmul tropical, unde întâlneşte negreşit ploaia.

Imaginaţia glumeaţă şi inventivă a marinarilor a născocit o iluzorie zonă de demarcaţie pentru regiunea de pe glob în care anotimpul rămâne mereu acelaş, în toate epocile anului, totdeauna ploios.

Această închipuită linie de demarcaţie pentru ţinutul vecinic neschimbător, ei o numesc, — în franţuzeşte, — „le pot au noir", căldarea cu negreală.

Este un fel de anticameră a Equatorului apropiat, şi când vapoarele ajung la ea, plutesc totdeauna prin neguri, lunecând prin cea mai ciudată atmosferă.

POVEŞTI CU EQUATORUL CARE SE AFUNDĂ CAND TRECE VAPORUL.

De altfel, poveştile cu pasagerii, şi mai ales cu cucoanele curioase, cari doresc negreşit „să vadă linia Equatorului" sunt nesfârşit de multe, unele foarte hazlii.

O bună parte a acestei curioase lumi crede, bine'nţeles, că Equatorul trebuie să fie... un fel de sârmă întinsă împrejurul Pământului.

Mirării lor, — cum de n'o lovesc vapoarele în trecerea pe deasupra, — i se dă explicaţia că, „prin electricitate", sârma sau cablul Equatorului, se afundă în apă, la o mare adâncime, sub fundul vaporului, spre a se ridica din nou, tot prin electricitate, după ce vaporul a trecut şi s'a depărtat...

După această teorie, înşişi meridianele şi paralele, — cari înfăşoară şi ele Pământul, tăindu-l ca pe un pepene, în felii, ori ca pe o portocală tăiată dela cap în jos, — nu sunt decât tot nişte sârme, şi marea grije a ofiţerului de cart, ziua şi noaptea, este doar să nu dea peste ele şi să le rupă, fiindcă altfel, săracu', ar fi vai de el...

CUM SE 'NTÂMPLĂ, CĂ UNII „VĂD AIEVEA EQUATORUL...".

Unii pasageri, — bine'nţeles, numai de o anumită categorie intelectuală, — au şi norocul de „a vedea" Equatorul, şi bucuria lor, neîndoios, este nemăsurată. Cu drept cuvânt, fiindcă un asemenea noroc nu-i dat oricui !...

Cei cari montează această păcăleală se folosesc de un mijloc foarte simplu, şi în acelaş timp infailibil :

Se ia din vreme un binoclu, obicinuit, şi pe cele două lentile, i se trage câte o linie, cu penita înmuiată în cerneală. Odată uscată cerneala, şi linia rămasă acolo pe sticlă, oricine s'ar uita cu acel binoclu, va avea înaintea ochilor o dungă, netă, care se chiamă că este Equatorul... Şi, bine'nţeles că, în aceste condiţiuni, cineva poate vedea Equatorul şi pe un perete, şi într'o farfurie cu friptură.

La unii, se 'ntâmplă că gluma este luată în serios, şi „victimele" sunt foarte fericite, şi chiar jură că au văzut...

Altă glumă, — aceasta de o calitate ceva mai ieftină şi făcută numai la clasa III-a, — este şi mai caracteristică, mai ales că lasă urme...

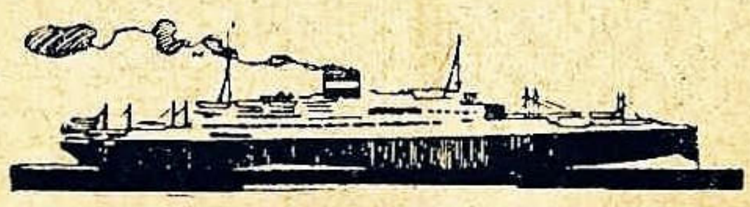
Acelaş binoclu, cu aceeaş linie trasă pe lentile, este inegrit pe margine cu fumul unui chibrit aprins, care lasă un fel de funingine.

Curiosul pasager, — repetăm, e vorba de pasageri de la cl. III-a, — este şi el doritor să nu scape rara ocaziune de a vedea linia care taie pământul în două... Un chelner sau un marinar „amabil", în schimbul unei ţigări, se oferă să-i aducă „ochianul special cu care se uită numai domnu' Căpitan". Această ofertă, ca să fie şi mai ispititoare, are şi un adaos : pasagerul este rugat, confidenţial, de chelner, să nu cumva să spună cuiva că i-a dat „ochianul special".

La asigurările primite, ochianul este adus, şi pasagerul priveşte, atent, răsucind binoclul, să vadă bine...

De văzut, vede şi el tot linia trasă cu penita, pe cele două lentile.

Insă marinarii, chelnerii şi pasagerii cari cunosc această farsă, îl văd pe „fericitul" călător cu ochii în nişte mari cearcăne negre, şi, bine'nţeles, au de ce să râdă.



[1]) Vezi interesant lucrare „Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre", — care se poate comanda direct, la Liga Navală Română, cu ramburs.

Cercetări asupra Oceanului şi originei lui

Inaintea cunoaşterii ştiinţifice a oceanelor şi mărilor a avut loc măsurarea sau evaluarea pământului. Această problemă, ca toate problemele originei lumii, a fost luată în discuţie de ştiinţa greacă.

Homer credea că pământul este un disc împrejurul căruia curge fluviul Ocean, izvorul tuturor râurilor, al mării şi al fântânilor. Simbolul acestui fluviu era zeul Okeanos, tatăl tutulor zeilor şi creatorul tutulor lucrurilor.

Ionienii nu cunoşteau încă sfericitatea globului. Cel dintâiu susţinător al acestui adevăr a fost Pythagora, după care Aristot îl stabileşte şi Erathostene evaluează circonferinţa pământească la 250.000 de stadiuri, ceeace corespunde cu oarecare aproximaţie măsurătorilor de astăzi, dacă se admite că un stad este a zecea parte dintr'o milă marină. Tot Erathostene mai susţinea că partea locuită a pământului ocupă 1/3 din suprafaţa sa, pe când marea se întinde pe 2/3 din această suprafaţă. Cam în acelaş timp Hippark se serveşte cel dintâiu de metoda proecţiunilor la construcţia hărţilor. Tot prin secolul al 2-lea înainte şi în primul după Cristos se fac oarecari studii asupra adâncimilor, curenţilor mării Mediterane şi compoziţiei fundului submarin, ceeace ne face să credem că ştiinţa oceanografiei începuse să-şi ocupe un loc de cinste printre celelalte ştiinţe ale savanţilor greci.

Inceputurile acestea fructuoase şi pline de adevăruri decad însă în perioadele istorice de după Cristos şi se nasc erori cari se repercutează până în secolul al XIII-lea. Printre acestea de remarcat în geografia celebră a lui Ptolemeu este afirmaţia că Oceanul Atlantic şi Oceanul Indian sunt considerate ca mări închise ca şi Mediterana. Această geografie împreună cu hărţile ei anexe a fost retipărită şi consultată nu numai până la Columb ci şi de navigatorii secolilor următoare, cari în zadar căutau să descopere în latitudinele temperate de la Sud continentul austral indicat în geografia ptolomeană.

Cercetările antice asupra oceanului dispar complect cu căderea imperiului roman şi între secolele al VI-lea şi al XII-lea noaptea învălue în întunerecul ei ştiinţa oceanografiei, care se redeşteaptă la Arabi de poligraful Ali Masudi prin expunerile sale clare asupra sfericităţii globului şi constituţiei fizice a mărilor, datorite întinselor sale cunoştinţe căpătate în numeroasele călătorii întreprinse în oceanul Indian, mările Chinei şi char în marea Caspică. Occidentul european se redeşteaptă la rândul său abia în secolul al XIII-lea din lunga sa letargie. Intrebuinţarea busolei, progresele artei nautice, desemnarea primelor hărţi marine — portolanele — şi în fine perfecţionarea ceasornicelor marine sau cronometrelor au dat curaj marinarilor din Europa să se aventureze în largul oceanului şi să aibă ca consecinţă recunoaşterea întinderii acestora şi determinarea geografică a domeniului lor.

Dacă prin perfecţionarea instrumentelor de navigaţie suprafaţa oceanelor ajunge să fie cercetată cu multă asiduitate şi continentele să fie puse în legături comerciale, în schimb însă ştiinţele exacte ale studiului mărilor abia în secolul al XVII-lea şi mai cu seamă în secolul al XVIII-lea ne aduce oarecare lumină a necunoscutului lor.

Problema originii oceanului, — legată de cunoaşterea originii pământului, — care a fost în toate timpurile obiectul cercetărilor filozofilor şi savanţilor, apoi teoria mareelor, — bazată pe atronomie, aparţin atât ştiinţelor exacte cât şi ştiinţelor de observaţie. Schiţate mai întâiu de Kepler (1571—1630), ele sunt precizate de Newton (1642—1727), apoi desvoltate de alţi învăţaţi şi în special de Laplace (1749—1827) şi complectate mai târziu cu teoria cosmogonică a fizicianului Arrhenius (1859—1927), după ce s'a cunoscut în 1873 forţa de radiaţiune.

Fără a intra în detaliile teoriei cosmogonice, aici ne interesează proveniența apei pe scoarţa pământului, trecut în stare solidă după detaşarea sa din ecuatorul solar.

Deasupra scoarţei erau straturile concentrice de vapori ale corpurilor topite, vapori, cari se găseau la început la temperatura solidificării scoarţei, adică la o temperatură foarte ridicată, la care corpurile compuse erau disociate. Această atmosferă primitivă se găsea astfel formată din vapori de corpuri simple. Puţin câte puţin, temperatura scăzând, aceste corpuri au ajuns în condiţiuni, când combinaţiunile sunt posibile. Atunci se precipitară clorurile, bromurile şi iodurile metalelor alcaline, cari s'au depus pe scoarţa deja formată. După aceia oxigenul şi hidrogenul care la început erau disociate din cauza temperaturei înalte, se combinară şi dădură naştere vaporilor de apă, fără însă ca aceştia să se condenseze. Intr'adevăr apa nu putea să existe în stare lichidă deasupra temperaturii de 360°. Insă de îndată ce temperatura a scăzut sub această valoare, ea putea să aibă starea lichidă sub enormele presiuni ale atmosferii primitive. Aceste presiuni, înainte de condensare, trebue să fi fost cel puţin 300 de atmosfere, care corespundeau la prezenţa în atmosferă a totalităţii oceanelor actuale. Or apa aceasta răspândită astăzi pe totă suprafaţa globului presupusă plană, ar forma un strat de apă gros de 3000 de metri, reprezentând în consecinţă 300 de atmosfere de presiune.

Prin urmare sub temperatura critică de 360°, apa începe să se precipite pe scoarţa pământului, să se acumuleze în escavaţiuni şi să curgă prin scobiturile sale disolvând tot ce se găsea de disolvat. Se ştie însă că toate corpurile sunt solubile în apă mai mult sau mai puţin, potrivit cu temperatura acesteia, aşa că apa primitivă, care avea o temperatură foarte ridicată, a trebuit să dizolve în doze mai mari sau mai mici toate corpurile solide, care formează scoarţa pământului.

Aşa au luat naştere primele oceane şi iată de ce apele lor sunt sărate şi dece conţin în disoluţie o mare cantitate de diferite substanţe, chiar şi urme de aur, dar mai cu seamă clorurile de sodiu şi de potasiu, care sunt cele mai soluţile.

Apa de condensaţie s'a precipitat apoi la temperaturi din ce în ce mai joase, atingând 100°, apoi 50° şi în fine condensarea s'a făcut la temperaturi, la care apa nu a mai putut dizolva de cât urme de minerale. Atunci s'a stabilit treptat regimul cursurilor de apă pe primele terenuri ridicate deasupra apei, vărsându-se în oceane.

Reînnoirea lor se face după un ciclu, care se repetă la infinit.

Apa oceanică se evaporează continuu; dacă această evaporaţie n'ar fi compensată de alte aduceri de apă, oceanele ar termina prin a se usca. In realitate, vaporii de apă se condensează în ploi, zăpadă sau ghiaţă ; ploaia, topirea zăpezii şi a gheţii aduc apa în râuri cari apoi o restitue oceanului. Ciclul acesta este acompaniat de fenomenul eroziunii produs de râuri şi de gheţari, prin care apa transportă oceanului materiile desagregate din roci sub trei forme: disolvate, în suspensie şi sub formă de pietriş. Reînnoirea apei oceanice după evaporaţie este acompaniată astfel de îmbogăţirea apei în săruri dizolvate, care rămân în massa marină. Din această cauză există o concentrare progresivă a mărilor în săruri în decursul epocilor geologice şi de aceia apa de mare este mai sărată astăzi ca la constituirea oceanului.

La început, oceanul înconjura tot pământul cu un strat de apă, însă cu timpul producându-se răcirea globului, acesta s'a contractat, scoarţa sa s'a îndoit şi din această cauză s'a produs ridicăturile şi depresiunile. In virtutea gravitaţiunii apa s'a adunat în aceste depresiuni formând mările, pe când ridicăturile au dat naştere primelor insule şi continente. Insă apa mărilor de origină, agitată de vânturile atmosferii primitive, a săpat şi desagregat rocile cristaline superficiale, iar sfărămăturile acestora s'au adunat pe fundul depresiunilor scoarţei şi astfel au început a se forma rocile sedimentare.

In epoca când pământul trecea în stare solidă, viaţa era imposibilă din cauza marei temperaturi de la suprafaţă, care era aceea a topirii materialelor scoarţei exterioare. Când însă temperatura a scăzut la $+50^0$ C, atunci pare să fi apărut în apa oceanică celula originară şi primele fiinţe, care fiind lipsite de schelete şi carapace n'au lăsat nici o urmă de existenţa lor în sedimentele marine ale terenurilor primitive.

Câteva date asupra lui Normandie

Pus pe cală la 29 Ian. 1931. Lansat la 29 Oct. 1932. Prima probă la 5 Mai 1935. Prima plecare spre New-York 30 Mai.

Lungime totală 313.75 m. Lăţime maximă 36.40 m. Înălţime dela chilă la baza sup. a coşului prova 56 m. Pescaj mediu la încărcătura 11.16 m. Tonaj 79.000 tone. Dublul fund are 40 waterbalasturi. Coca la lansare avea 30.500 tone. Poate lua 8930 tone păcură, 6600 tone apă dulce, 554 tone apă de mare. Are 11 punţi, 2 chile de ruliu de 63 m. lungime şi 1.20 m. înălţime. Etrava 35 tone, etamboul 102 tone. Cârma 96 tone cu suprafaţa safranului de 45 m.², 56 ambarcaţiuni de salvare care pot lua 4582 persoane. Aparatul motor compus din 4 motoare de curent alternativ trifazic a 40.000 H. P. fiecare. Viteza de rotaţie a rotoarelor 243 ture pe minut. Centrala generatrice compusă din 4 turbo-alternatoare de 34.200 kw. Voltajul trifazic 6000 volţi. 29 căldări principale cu vapori sub 28 kg. şi 350⁰. Lungimea cablurilor electrice 5000 km.

S'au întrebuinţat 11 milioane nituri. S'au făcut 90 modele spre a se alege forma. Poate lua 1972 pasageri şi 1345 oameni personal din care 187 bucătari şi ajutoare, 688 personal de cabine, 123 oameni de punte. Are 760 cabine în afară de cele de lux.

S'a întrebuinţat 6110 kgr. văpsea din care 1300 kgr. pentru coca exterioară. Viteza maximă la probe peste 32 noduri. Media vitezei în prima călătorie 29,98 noduri.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

U. R. S. S.

☐ Guvernul Sovietelor apreciind bogăţiile carbonifere ale bazinului *Tkvarchely*, intenţionează construirea unui mare port între *Poti* şi *Sukhum*. (Italia Navale).

ANGLIA

☐ Noua repartiţie a forţelor de linie britanice este: *Queen Elisabeth, Barham, Warspite, Valiant, Malaya, Hood, Repulse, Rewaon, în Mediterana ; Nelson, Rodney, Revenge, Royal Sovereign, Ramillies, Resolution, Royal-Oak,* în Atlantic *(Home Fleet)*.
(Le Y. No. 2722).

☐ La 16 Iulie va avea loc la *Spithead* o mare revistă navală cu ocazia Jubileului Regal.

Vor figura la această revistă un total de 156 nave cu un efectiv de 50.000 oameni, marinari şi ofiţeri. O concentrare atât de mare de forţe nu a mai avut loc din 1914. (Le Y. No. 2722).

☐ Intrucât ziarele anunţă că marele pachebot francez *Normandie* a şi intrat în cursă, credem interesant să ţinem la curent pe cititori şi cu stadiul lucrărilor „fratelui său întru dimensiuni" *Queen Mary*, pe care şantierele *John Brown* l'au lansat la 26 Sept. 1934 pentru compania *White Star-Cunard*.

Majoritatea maşinelor aparatului motor şi auxiliarelor sunt aproape montate. Coşurile vor fi montate curând. Vor fi eliptice cu 11 metri axă mare, circonferinţa 30 m., vor fi în număr de 3, şi vor avea 21 m. deasupra punţei ambarcaţiunilor şi 54 m. dela chilă.

Catargele — 2 la număr — lungi de 71,50 m .dela chilă, sunt terminate. 4000 lucrători continuă a lucra la el. Se speră că probele vor începe în primăvara 1936 aşa fel ca în vara 1936 să intre efectiv în serviciu. (J. d. l. M. m. No. 839).

FRANŢA

☐ In acest an — şi se speră că în Noembrie — va fi pus în construcţie la Brest prima navă de linie de 35.000 tone, replică celor 2 nave de acelaş tonaj tip *Littorio* puse în construcţie de Italia.

Acestei nave, se intenţionează a i se da numele *France*. Asupra armamentului nu se ştie nimic precis. Unii susţin că va avea 12 tunuri de 340 mm., iar alţii 8 tunuri de 406 mm.

In orice caz această chestiune se ţine secretă. (Le Y. No. 2719).

☐ La probele de maşini, consumaţie şi viteză ce s'au făcut cu *Normandie*, s'a depăşit 32 noduri fără ca căldările să desvolte toată puterea. Timp de câteva ore s'a menţinut în bune condiţiuni 30 noduri. Funcţionarea tuturor aparatelor a fost excelentă : rezultatele probelor de consumaţie deasemeni.

GERMANIA

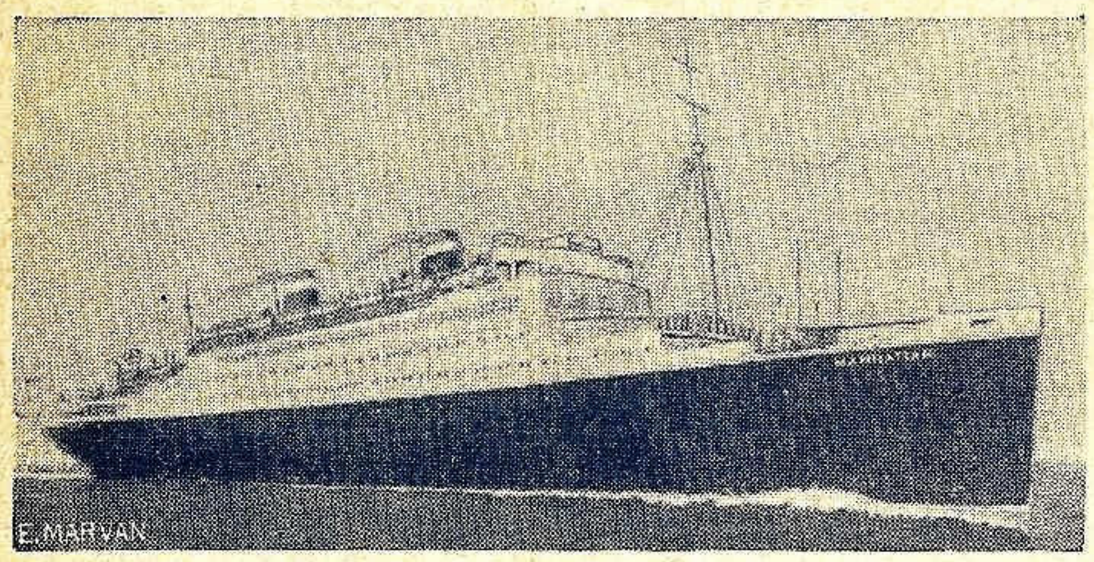
☐ Se svoneşte — fără a avea caracter oficial — că şantierele *Blohm* şi *Woss* din Hamburg a pus în construcţie un crucişetor de 200 m. lungime şi câteva submarine, iar şantierele *Germania* din Kiel două torpiloare şi 6 submarine de 250 tone. O parte din submarine ar fi chiar gata în vara viitoare. (Le Y. No. 2722).

STATELE UNITE

☐ *Leviathan,* pachebot de 50.000 tone fost sub pavilion german cu numele *Vaterland* şi pe care tratatul dela *Versailles* l'a atribuit Statelor Unite, va fi definitiv retras din serviciu. In locul său se va construi un nou pachebot de tipul *Manhattam.*

(J. d. l. M. m.).

☐ Concurenţa pe care *Normandie* şi *Queen Mary* o vor face pavilionului american în Atlantic înspiră oarecare griji americanilor. Cu scoaterea din serviciu a pachebotului *Leviathan,* societatea proprietară duce tratative cu guvernul pentru construcţia unui nou pachebot tip *Manhattam* dar mărit. (J. d. l. M. m. No. 842).



Transatlanticul american Manhattam.

☐ Neglijenţa şi nerespectarea ordinelor de către 2 lucrători era să fie cauza unui nou sinistru maritim căruia era să cadă *Normandie.*

Deşi fumatul este strict oprit atât timp cât se lucrează, 2 lucrători călcând ordinele, după ce-au fumat au aruncat ţigările în lavabcul unei cabine de unde a luat naştere un început de încendiu. Corpul special al pompierilor de bord a intervenit la timp.

(J. d. l. M. m. No. 841).

TURCIA

☐ In 1934, în portul *Istambul* a intrat 14.183 nave cu un tonaj global de 11.118.356 tone faţă de 11.138.772 din 1933; din acestea 869 nave adică un tonaj de 3.058.089 tone au fost în transit.

Din ţară

Circulara Ministerului Instrucţiunii Publice

Ca şi în anii trecuţi „Liga Navală Română" de sub Preşidenţia M. S. Regelui Carol al II-lea, a hotărât să serbeze şi anul acesta „ziua apelor". Pentru toate şcoalele din ţară Ministerul a aprobat ca această zi să se serbeze la 30 Iunie.

La această sărbătorire vor lua parte şi societăţile culturale şi sportive

Programul va fi astfel alcătuit ca în toate şcoalele din regiunile cu ape, să se facă lecţiuni speciale despre apele noastre, din punct de vedere geografic, istoric, naţional, economic şi ştiinţific.

Sărbătorirea se va face împreună cu Liga Navală Română, Garnizoana locală şi căpităniile de porturi, acolo unde sunt.

Şcolile vor forma nuclee tinereşti cu comitete proprii, sub privegherea d-lor profesori şi directori şi vor face pregătiri pentru expoziţia Ligii Navale, care va decerna premii pentru miniaturile făcute de elevi.

In regiunea apelor se va introduce înotul în programul şcoalei.

Vă trimitem câteva programe ale concursurilor Ligii Navale, rugându-vă să le comunicaţi tuturor şcoalelor din regiune.

Circulara Fundaţiei Culturale Regale Principele Carol Nr. 4110 — 1935

Ca urmare la articolul îndreptar pentru *concursul de înot şi vâslit la Ziua Apelor,* publicat în Nr. 7 din revista Căminul Cultural, vă rugăm să organizaţi de pe acum exerciţiile de înot şi vâslit, lecţiuni speciale în natură, şezători cu lecturi din literatura apelor, folosind din cărţile arătate în revista Căminul Cultural, sau în *Cartea Apelor* de Ap. Culea. In special recomandăm:

— Ap. Culea: Cartea Apelor (se dă gratuit la cerere)
— Locot. Ghezzo Ed.: Cartea marinarului începător (idem)
— Eugen Botez: Cartea Dunărei (Liga Navală 50 lei).
— Mihail Negru: Viaţa românească pe mare şi Dunăre (Liga Navală 65 lei)
— Robinson Elveţianul de Wyss.
— Pierre Loti: Pescar de Islanda.
— Kipling: Marinarii fără teamă.
— I. Simionescu: Peştii apelor noastre.

Deosebit de asta vă rugăm să participaţi prin elevii cursului complementar de la şcoală, la concursul Ligii Navale, informându-vă că pentru a primi planurile de bărci şi vapoare miniaturi să trimiteţi 20 lei direct Ligii Navale (alăturăm prospectul concursului).

Ministerul Instrucţiei prin circulara No. . . . adresată tuturor şcolilor împreună cu Liga Navală Română, au fixat anul acesta Ziua Apelor la 30 Iunie Duminecă.

Indreptăm apelul nostru către dv., rugându-vă să organizaţi manifestarea satului în colaborare cu şcoala, biserica, autorităţile administrative, conducătorii cooperaţiei, fruntaşii satului şi-ai altor instituţii. Programul zilei trebue alcătuit astfel:

1) O slujbă religioasă; 2) O conferinţă despre însemnătatea apelor vecine din cât mai multe puncte de vedere; 3) Cântece mărineşti pescăreşti; 4) Concursuri de înot şi vâslit.

Concurenţii vor fi împărţiţi în 2 grupe: 12—17 ani şi 17—30 de ani. Fiecare grupă concurează separat la aceste probe:

200 m. înot liber (în toate felurile ce se ştiu) p. viteză.
400 m. înot liber (în toate felurile ce se ştiu) p. viteză
200 m. înot pe spate pentru viteză
2000—3000 m. înot liber de distanţă (lungime).
Trecerea Dunării (pentru cei din partea locului).

Concurenţii trag la sorţi numărul de ordine: 1, 2, 3, 4, etc., fixându-se locul de plecare şi cel de sosire. Aceste trageri la sorţi sunt indispensabile în special pentru probele de viteză, fiindcă intensitatea curentului apei curgătoare este variabilă. Inotătorul din mijlocul apei unde în genere e curent, este avantajat.

Concurenţii se aşează în ordine numerică pentru plecare care se va face deodată, la un semnal, aruncându-se de pe o punte oarecare. Se poate da plecarea câte unul, dar atunci este necesară marcarea timpului de plecare şi sosire. Câştigătorul e cel cu timpul cel mai scurt. Pentru toate aceste întreceri, barca de salvare este obligatorie şi trebue să se ţină la oarecare distanţă de concurenţi. Dacă există în localitate cel puţin două bărci deopotrivă şi cu cel puţin un rând de vâsle, se pot face concursuri de vâslit de viteză şi distanţă după aceleaşi norme. Comitetul organizator, la sfârşitul concursului, clasează premianţii (I, II, III) cari vor primi distincţiuni (diplome, cărţi).

Vă facem recomandarea să întocmiţi de pe acum echipele concurenţilor ca să aibă timp să se antreneze. Prin echipele de înotători şi vâslaşi contribuim la educaţia premilitară marinară. Inspectoratul Instrucţiei Premilitare a dat ordin organizaţiilor judeţene ca acele comune aflătoare pe malul apelor să participe la concurs şi la manifestarea zilei.

După executarea programului vă rugăm să ne trimeteţi darea de seamă, programul executat, numele, vârsta şi profesia concurenţilor

şi a premianţilor, cu fotografiile luate în timpul întrecerilor, dacă e cu putinţă.

Aceste date se publică în revista „Căminul Cultural" şi în revista „Marea Neagră" a Ligii Navale pentru a fi pildă şi altora.

In urma acestui raport special primiţi distincţiile acordate premianţilor.

Repetăm şi în acest an apelul nostru ca să înscrieţi Căminul Cultural ca membru al Ligii Navale Române prezidată activ de Maestatea Sa Regele (sediul în Bucureşti, strada Eugen Carada No. 7 Sect. I) cu cotizaţia anuală de 280 de lei în schimbul căreia primiţi şi revista „MAREA NEAGRĂ".

Cu nădejdea unor frumoase realizări din partea Căminului dv.. vă rugăm să credeţi în sprijinul nostru pentru opera începută.

Dela Galaţi la Bucureşti pe calea apei

La serbările Restauraţiei, care au avut loc la Bucureşti la 9 Iunie 1935, au fost reprezentate toate organizaţiile cercetăşeşti şi străjereşti din ţară.

Delegaţia echipajului „Contra Amiral Murgescu" a cercetaşilor marinari din Galaţi a ţinut să vină la Bucureşti pentru aceste serbări, pe apă, adică marinăreşte.

Au plecat din Galaţi în noaptea de 31 Mai o lotcă „Dunărea" de 6 m. lungime cu 2 perechi de rame şi două caiace „Polonia" şi „România" donate în anul trecut de Polonezi.

Au ajuns la Oltenita la 3 Iunie, iar la 4 Iunie au intrat pe Argeş.

Navigând toată ziua de 4 şi 5 şi poposind nopţile, în ziua de 6 Iunie la ora 5.30 au intrat pe Dâmboviţa.

In ziua de 7 Iunie ora 11 au ajuns la Bucureşti şi după ce au făcut toaleta ambarcaţiunilor au acostat în ziua de 8 Iunie la podul Şerban-Vodă.

In ziua de 8 Iunie armamentul a luat parte la serbările Restauraţiei.

In ziua de 9 Iunie ambarcaţiunile au făcut demonstraţii pe lacul din Parcul Carol.

Armamentele au fost compuse din:

D-na Ana D. Pascu din echipajul „C. Amiral Murgescu".

Caiacul „Polonia": cercetaşii Pascu D. Ioan şi Verden Victor.

Caiacul „România": cercetaşii Cernea D-tru şi Cernea Alex.

Lotca „Dunărea": cercetaşii Vasiliu D-tru, Faranenco P. şi Pagu Neculai.

Realizările lui Salvamar

☐ Suntem bucuroşi a anunţa pe cetitorii noştri că Soc. „Salvamar" în legătură cu o societate intenţionează a amenaja şi organiza pe lacul Mamaia o staţiune pentru canotaj şi navigaţie de plăcere.

In acest scop dăm mai jos programul ce se intenţionează a se realiza în vara aceasta:

1) O clădire monumentală, (de 80 metri lungime pe 18 metri lăţime) în stil naval, pe malul lacului Mamaia, clădire care se va numi *„Casa Bărcilor"* şi care va cuprinde: un mare garaj pentru bărci, modern utilat, un atelier pentru reparaţii şi construcţii de bărci şi de cabane, câteva magazine pentru necesităţile locale, un solarium pe terasa acoperiş a clădirei, cabine de desbrăcat pentru public precum şi garderobe sistematice organizate, duşuri şi în sfârşit un mare restaurant cu largi şi frumoase terase.

2) Această clădire a fost aşezată pe o plajă artificială, creată acum la malul lacului, plajă care la terminarea ei se va întinde pe o lungime de 900 m. şi pe o lărgime variind între 30 şi 80 m.

Pe această plajă, în faţa Casei Bărcilor, se vor aşeza umbrele de plajă şi se va pune la dispoziţia publicului un mare număr de chaise-long-uri.

3) Pe o porţiune din plajă, la o oarecare distanţă de Casa Bărcilor se va amenaja un loc special pentru exerciţii gimnastice, instalându-se şi punându-se la dispoziţia publicului feluri te aparate de gimnastică.

4) De jur împrejurul plajei se va construi un cheu de consolidare care va servi la acostarea bărcilor şi care va fi acoperit în lungul lui de o platformă prevăzută cu balustradă spre apă, platformă care seara va fi iluminată de lampioane şi care va servi în mod curent ca promenadă, iar în caz de regate va servi ca tribună. Pe această platformă în dreptul Casei Bărcilor se vor aşeza mese, scaune şi umbrele de plajă şi va funcţiona un bufet.

5) Pe marginea plăjei (cheu) în dreptul Casei Bărcilor, vor fi prevăzute câteva puncte de acces în lac pentru cei care vor face bae. Deasemeni, vor fi prevăzute pe lac, la o oarecare distanţă de cheu. plute speciale de odihnă pentru înotători.

6) In sfârşit, atracţia principală şi în vederea căreia s'au construit şi amenajat toate cele arătate mai sus, va consta din cele aproape 80 bărci, de toate categoriile, care vor fi puse la dispoziţia publicului şi cu care totdeodată, se vor putea organiza regate şi serbări nautice. Programul acestor regate va putea fi foarte bogat. deoarece acest lot de bărci cuprinde felurite categorii alese tocmai în vederea unor eventuale regate. Astfel, în afară de bărcile de promenadă, se vor putea pune în linie: Gig-uri de 4 rameuri şi un cârmaciu, 2 Gig-uri pentru 2 rameuri, 6 bărci speciale cu scaun rulant pentru un rameur şi un cârmaciu, 12 bărci de acelaşi tip dar cu scaun fix, 2 Yole cu vele tip olimpiada şi în sfârşit 4 mici şalupe cu motoare exterioare.

Campionatele naţionale de canotaj

Duminică 9 Iuni eau avut loc pe lacul Snagov, Campionatele naţionale de canotaj.

Organizate de societatea „Metropola" şi puse sub patronajul d-lui Ing. Caranfil competiţiunile s'au bucurat de cel mai desăvârşit succes.

Canotajul — acest minunat, frumos şi desăvârşit sport — era până acum câţiva ani dacă nu cu totul necunoscut dar aproape necunoscut în vechiul regat; bineînţeles în afară de Constanţa şi Galaţi, unde atunci când se organizau asemenea competiţiuni nu concurau la ele decât unităţile Marinei Regale.

Nu tot astfel se prezenta situaţia în Ardeal şi Banat unde existau de mult societăţi de canotaj care activau şi continuă să activeze continuu.

Şi dovada ne-au făcut-o rezultatele de eri care cele mai bune au fost realizate de organizaţiile de peste munţi.

Dăm mai jos rezultatele:

Campionatul României de skif 1800 m.

1. Viezer (Mureş Arad).
2. Cserhati (Inainte Timişoara).
3. Mertz Ferdinand (Soc. Sportivă Satu-Mare).

Concurs de bărci uşoare în clinuri cu 4 vâslaşi şi cârmaciu 1800 metri.

1. Inainte, Timişoara, 6'40" (Szekelyi Gh. Wolf, Fleischmann, Beran, cârmaci Thierry.
2. Amefa, Arad.
3. Mureş, Arad.

Campionatul României de bărci de curse 2 vâslaşi fără cârmaciu 1800 m.

1. Inainte, Timişoara 7'. (Puelok, Skonda).
2. Soc. Sportivă Satu Mare 7'15" (Ambrozi Iosif, Mertz Ferd).
3. Hellas Arad 7'20".

Campionatul României de bărci de curse 4 vâslaşi cu cârmaciu 1800 m.

1. Inainte, Timişoara 7'3". (Popa Gh., Schlosser W., Gräger, Cserhaty, cârmaciu Thiowy).
2. Soc. Sportivă Satu Mare 7'15".

Concurs pentru caiacuri de 2 persoane mixt 800 m.

1. Agarici, d-na Ferdinand (Metropola) 5'17".
2. Liane Pizo, Popescu Ilie (Metropola) 5'35".
3. Cleeman, Silbergagel 6'4".

Concurs de bărci ușoare 4 vâslași și cârmaciu 1800 m. (seniori).

1. Amefa Arad, 6'40" (Pataki, Aszter, Zoeldi, Mezei Gr. cârmaci, Mezei Ion).

Concurs de bărci ușoare în clinuri cu 4 vâslași și cârmaciu (doamne) 800 m.

1. Hellas A. Arad 3'35".
2. Hellas B. Arad.
3. S. G. A., Arad.
4. Metropola.

Campionatul României pentru bărci de curse pentru 8 vâslași și cârmaciu 1800 m.

1. Inainte Timișoara 6'55" (Cerbaty, Groeger Schlosser, Kondor, Pueloek, Popa Gh., Hanzu Nestor, cârmaciu Thierry).
2. Mureș, Arad 6'59".
3. Regate Arad 7'2".

Dela Y. C. R. R.

Yacht-Clubul Regal Român dispunând de 3 cutere din clasa internațională *Star* a organizat prima regată cu astfel de imbarcațiuni în România.

Această regată s'a disputat în zilele de 19, 20 și 21 Mai la Constanța, pe un parcurs în triunghiu, cu lungimea totală de cca 3 mile.

S'au înscris 9 echipaje ce din cauza numrăului redus de cutere au trebuit să concureze în trei grupe de trei echipaje, urmând ca învingătorii să concureze în cursa finală.

Pentru ca șansele să fie egale, unul din cutere fiind mai vechi ceva, fiecare echipaj a alergat câte o cursă în fiecare din înbarcațiuni, rezultatele totalizându-se la urmă.

In finala au intrat echipajele 1) *Lt. Ion Stoian-Lt. N. Filip;* 2) *Lt. Bercea-Lt. Ștefan Holban;* 3) *Lt. Niculescu D.-Slt. Călin Botez,* care s'au și clasificat în ordinea de mai sus.

Frumoase premii au fost oferite învingătorilor de *Y. C. R. R.*

Rostul regatei a fost mai mult unul de antrenament pentru marile regate naționale ce vor avea loc la 15 August când se va selecționa echipajul destinat să apere culorile României la regatele internaționale dela *Staruni* de la *Napoli* în Septembrie curent.

Reușita regatelor se datorește în mare măsură muncei și entuziaimului pus pentru acest sport de D-l Cpt. C-dor *Stoianovici*, comisarul cursei și D-l *R. Foinaraki*, secretar g-ral al *Y.C.R.R.*

Redacționale

Aducem la cunoștința membrilor că „Secția de propagandă a tineretului din L. N. R." a fost desființată de către Comitetul Central conform hotărârei luate în ședința din 9 Mai 1935 pentru motivul că prin activitatea sa a adus prejudicii materiale și morale Ligei Navale Române.

Toate persoanele înscrise în L. N. R. prin această secțiune, care sunt cu cotizația achitată pe 1935 continuă a rămâne membri a L. N. R.

Acești membri sunt rugați a-și comunica adresele la sediui Centralei — Sfr. Eugen Carada 7 Etaj I spre a li se trimite revista.

*

Se aduce la cunoștință membrilor L. N. R. că Comitetul Central în conf. cu art. 61 din statute a hotărât în ședința dela 25 Mai eliminarea din sânul acestei asociații a D-lor:

N. Daraban, Lambrescu, L. Diamandescu, H. Mark foști conducători ai „Secției de propagandă a tineretului din L. N. R." desființată la 9 Mai a.c. pentru activitate contrară scopurilor Ligei.

*

Ministerul Apărărei Naționale în dorința de a păstra neștirbit prestigiul corpului ofițeresc al armatei noastre de uscat, aer și marină a interzis ofițerilor de a face parte din diferite asociațiuni.

Acest ordin al Ministerului Apărărei Naționale a fost probabil greșit interpretat de unii membri-ofițeri care au anunțat că sunt nevoiți a se retrage din L. N. R. Cerând preciziuni Ministerului prin Insp. G-ral al Marinei Regale, ni s'a confirmat cu No. 1708 din 10 Iunie 1935 că în conformitate cu ordinul D-lui Ministru al Apărărei Naționale ofițerii, maeștri, submaeștri și subofițerii întregei armate pot face parte ca membri atât în Liga Navală cât și în Yacht Club Regal Român și Soc. „Salvamar".

Acest ordin al D-lui Ministru va apărea și în Monitorul Oastei.

Secțiile Ligei Navale Române

1. *Secția L. N. R. Brăila,* cu sediul la Comandamentul Grupului Navelor Grănicerilor.
2. *Secția L. N. R. Constanța,* cu sediul la Hotel Carol.
3. *Secția L. N. R. Galați,* cu sediul la Comandamentul Diviziei de Dunăre.
4. *Secția L. N. R. Giurgiu,* cu sediul la Căpitănia Portului.
5. *Secția L. N. R. Ismail,* cu sediul la Prefectura Județului.
6. *Secția L. N. R. Isaccea,* cu sediul la Căpitănia Portului.
7. *Secția L. N. R. Otelec-Pustiniș,* Județul Timiș Torontal.
8. *Secția L. N. R. Sulina,* cu sediul la Clubul Marinei Regale.
9. *Secția L. N. R. Silistra,* cu sediul în Str. Sf. Petru și Pavel Nr. 6, Silistra.
10. *Secția L. N. R. T.-Măgurele,* cu sediul la Comandamentul Garnizoanei.
11. *Secția L. N. R. Tulcea,* cu sediul la Cercul Militar.
12. *Secția L. N. R. Timișoara,* cu sediul la Căpitănia Portului.
14. *Asociația de Natație din București a Ligii Navale Române,* cu sediul în Bulevardul Mărășești Nr. 53.
15. *Secția L. N. R. Cetatea Albă,* cu sediul în Str. Simion Murafa 22.

Craiova: Membru corespondent: Lt. Telemac Apostol, Reg. 1 Pionieri.

MEMBRI CORESPONDENȚI:

In Țară: Toți căpitanii de porturi.

In străinătate:

1) *Stockholm,* d-ra E. Rudbeck dela Regația Română.
2) *Varșovia,* d. Voinea Oprea, secretarul atașatului militar român.
3) *Poznan,* d. Dr. Albiu Bota.
4) *Kracovia,* d. Wladislaw Stepmiewscki, d-ra Iren Sokolowska și d-ra Iadwiga Brunnerowna.
5) *Lwow,* d-rele Anna Dobaszinska și Halina Chorbkovska.
6) *Napoli,* d. Tatar Egon.
7) *Buenos Aires,* d. Lavrov.
8) *Viena,* D. C-dor Steriopol N.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTUR	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA-IULIA
GALATZ		7 h.	14/VI	9 Iulie	3 ug.	30 Aug.	24 Sept.
SOULINA	16 h.	—	14 „	9 „	3 „	30 „	24 „
	—	17 h.	14 „	9 „	3 „	30 „	24 „
CONSTANTZA	6 h.	—	15 „	10 „	4 „	31 „	25 „
	—	14 h.	17 „	12 „	6 „	2Sep	27 „
ISTANBUL	10 h.	—	18 „	13 „	7 „	3 „	28 „
	—	23 h.	18 „	13 „	7 „	3 „	28 „
IZMIR	6 h.	—	20 „	15 „	9 „	5 „	30 „
	—	11 h.	21 „	16 „	10 „	6 „	1 Oct.
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	22 „	17 „	11 „	7 „	2 „
	—	20 h.	22 „	17 „	11 „	7 „	2 „
MALTE	6 h.	—	24 „	20 „	14 „	10 „	5 „
	—	20 h.	25 „	21 „	15 „	11 „	6 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	27 „	23 „	17 „	13 „	8 „
	—	20 h.	27 „	23 „	17 „	13 „	8 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	28 „	25 „	19 „	15 „	10 „
	—	18 h.	28 „	25 „	19 „	15 „	10 „
MARSEILLE	14 h.	—	29 „	26 „	20 „	16 „	11 „
	—	16 h.	3/ VII	30 „	24 „	20 „	15 „
BARCELONE	11 h.	—	4 „	31 „	25 „	21 „	16 „
	—	16 h.	5 „	1 Aug.	26 „	22 „	17 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	6 „	2 „	27 „	23 „	18 „
	—	11 h.	7 „	3 „	28 „	24 „	19 „
ALGER (facult.	10 h.	—	8 „	4 „	29 „	25 „	20 „
	—	18 h.	9 „	5 „	30 „	26 „	21 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	14 „	10 „	4Sept.	1 Oct.	26 „
	—	15 h.	14 „	10 „	4 „	1 „	26 „
CHIOS *	6 h.	—	—	11 „	5 „	2 „	27 „
	—	10 h.	—	11 „	5 „	2 „	27 „
ISTANBUL	11 .	—	16 „	12 „	6 „	3 „	28 „
	—	17 h.	16 „	12 „	6 „	3 „	28 „
CONSTANTZA	13 h.	—	17 „	13 „	7 „	4 „	29 „
	—	20 h.	18 „	14 „	8 „	5 „	30 „
SOULINA	6 h.	—	19 „	15 „	9 „	6 „	31 „
	—	7 h.	19 „	15 „	9 „	6 „	31 „
GALATZ	16 h.	—	19 „	15 „	9 „	6 „	31 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	BUCUREŞTI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	15/VI	1/VII	8/VII	17/VII	2/VIII
SOULINA	17 h.	—	15 „	1 „	8 „	17 „	2 „
	—	18 h.	15 „	1 „	8	17 „	2 „
CONSTANTZA	6 h.	—	16 „	2 „	—	—	3 „
	—	12 h.	17 „	4 „	—	—	5 „
	6 h.	—	—	—	9 „	18 „	—
	—	18 h.	—	—	11 „	20 „	—
ISTANBUL	14 h.	—	18 „	5 „	12 „	21 „	6 „
	—	20 h.	18 „	5 „	12 „	21 „	6 „
HAIFA	6 h.	—	23 „	10 „	16 „	25 „	11 „
	—	18 h.	25 „	12 „	18 „	27 „	13 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	26 „	13 „	19 „	28 „	14 „
	—	20 h.	26 „	13 „	19 „	28 „	14 „
BEYROUTH	6 h.	—	27 „	14 „	20 „	29 „	15 „
	—	17 h.	28 „	15 „	21 „	30 „	16 „
	9	—	29 „	16 „	—	—	17
	—	20 h.	1/VII	17 „	—	—	18 „
IAFFA	6	—	—	—	22 „	31 „	—
	—	8 h.	—	—	25 „	3/VIII	—
ALEXANDRIE *	6	—	3 „	19 „	—	—	20 „
	—	12 h.	4 „	20 „	—	—	21 „
	11	—	—	—	26 „	4 „	—
	—	16 h.	—	—	27 „	5 „	—
PORT-SAID	8	—	5 „	21 „	—	—	22 „
	—	12 h.	6 „	22 „	—	—	23 „
	8	—	—	—	28 „	6 „	—
	—	16 h.	—	—	29 „	7 „	—
HAIFA (facult.)	9	—	7 „	23 „	30 „	8 „	24 „
	—	20 h.	7 „	23 „	30 „	8 „	24 „
ISTANBUL	6	—	12 „	28 „	3/VIII	12 „	29 „
	—	12 h.	12 „	28 „	3 „	12 „	29 „
CONSTANTZA	13	—	13 „	29 „	—	—	30 „
	—	20 h.	15 „	31 „	—	—	1/IX
	8	—	—	—	4 „	13 „	—
	—	20 h.	—	—	5 „	14 „	—
SOULINA	7	—	16 „	1/VIII	6 „	15 „	2 „
	—	8 h.	16 „	1 „	6 „	15 „	2 „
GALATZ	18	—	16 „	1 „	6 „	15 „	2 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI				
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Iulie 1 »	Iulie 15 »	Iulie 29 »	August 12 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	1 »	15 »	29 »	12 »
	Plec. „ „ 22	1 »	15 »	29 »	12 »
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	2 »	16 »	30 »	13 »
	Plec. „ „ 16	2 »	16 »	30 »	13 »
SALONIC	Sos. Miercuri ora 9	3 »	17 »	31 »	14 »
	Plec. Vineri „ 11	5 »	19 »	2 Aug.	16 »
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	6 »	20 »	3 »	17 »
	Plec. Duminică „ 19	6 »	20 »	3 »	17 »
VARNA	Sos. Duminică ora 7	7 »	21 »	4 »	18 »
	Plec. „ „ 11	7 »	21 »	4 »	18 »
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	—	—	—
	„ „ „ 17	7 »	21 »	4 »	18 »

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARUL LINIEI: DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	18/VII	15/VIII	12/IX	10/X	7/11	5/XII
SOULINA	17 h.	—	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	18 h.	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	6 h.	—	19 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	7 h.	20 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	8 h.	—	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
	—	18 h.	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
LE PIRÉE	14 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	11 h.	26 „	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
VOLO	11 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	15 h.	28 „	25 „	22 „	20 „	17 „	15 „
CHIOS	14 h.	—	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	16 „
	—	20 h.	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	I/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	19 „
	—	12 h.	1 „	29 „	26 „	24 „	21 „	19 „
CONSTANTZA	13 h.	—	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	20 „
	—	20 h.	5 „	2/IX	30 „	28 „	25 „	23 „
SOULINA	7 h.	—	6 „	3 „	1/X	29 „	26 „	24 „
	—	8 h.	6 „	3 „	1 „	29 „	26 „	24 „
GALATZ	18 h.	—	6 „	3 „	1 „	29 „	26 „	24 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 290
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,6
	IV	„ 5.5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarsere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire Linia II	Linia III	REG. CAROL I II	DACIA III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
CONSTANŢA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Iunie 29 „	Iulie 6 „	Iulie 13 „	Iulie 20 „	Iulie 27 „	August 3 „	August 10 „	August 17 „	August 24 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	30 „	7 „	14 „		28 „	4 „	11 „	18 „	25 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	1Iulie	7 „	15 „		29 „	4 „	12 „	18 „	26 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	2 „	8 „	16 „		30 „	5 „	13 „	19 „	27 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	2 „	9 „	16 „		30 „	6 „	13 „	20 „	27 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	—	11 „	—		—	8 „	—	22 „	—
	Plec.	—	» » 11	—	11 „	—		—	8 „	—	22 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	—	11 „	—		—	8 „	—	22 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	—	12 „	—		—	9 „	—	23 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi « 8	S-tă » 8	4 „	13 „	18 „		1Aug.	10 „	15 „	24 „	29 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	4 „	13 „	18 „		1	10 „	15 „	24 „	29 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	5 „	—	19 „		2 „	—	16 „	—	30 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	6 „	—	20 „		3 „	—	17 „	—	31 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	6 „	—	20 „		3 »	—	17 „	—	31 „
	Plec	» „ 18	—	6 „	—	20 „		3 »	—	17 „	—	31 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 7	8 „	15 „	22 „		5 „	12 „	19 „	26 „	2 Sept.
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	9 „	15 „	23 „		6 „	12 „	20 „	26 „	3 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	10 „	16 „	24 „		7 „	13 „	21 „	27 „	4 „
	Plec.	» » 14	M-ri » 14	10 „	17 „	24 „		7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	11 „	18 „	25 „		8 „	15 „	22 „	29 „	5 „

CURSĂ SUPRIMATĂ

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

U. C. T. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

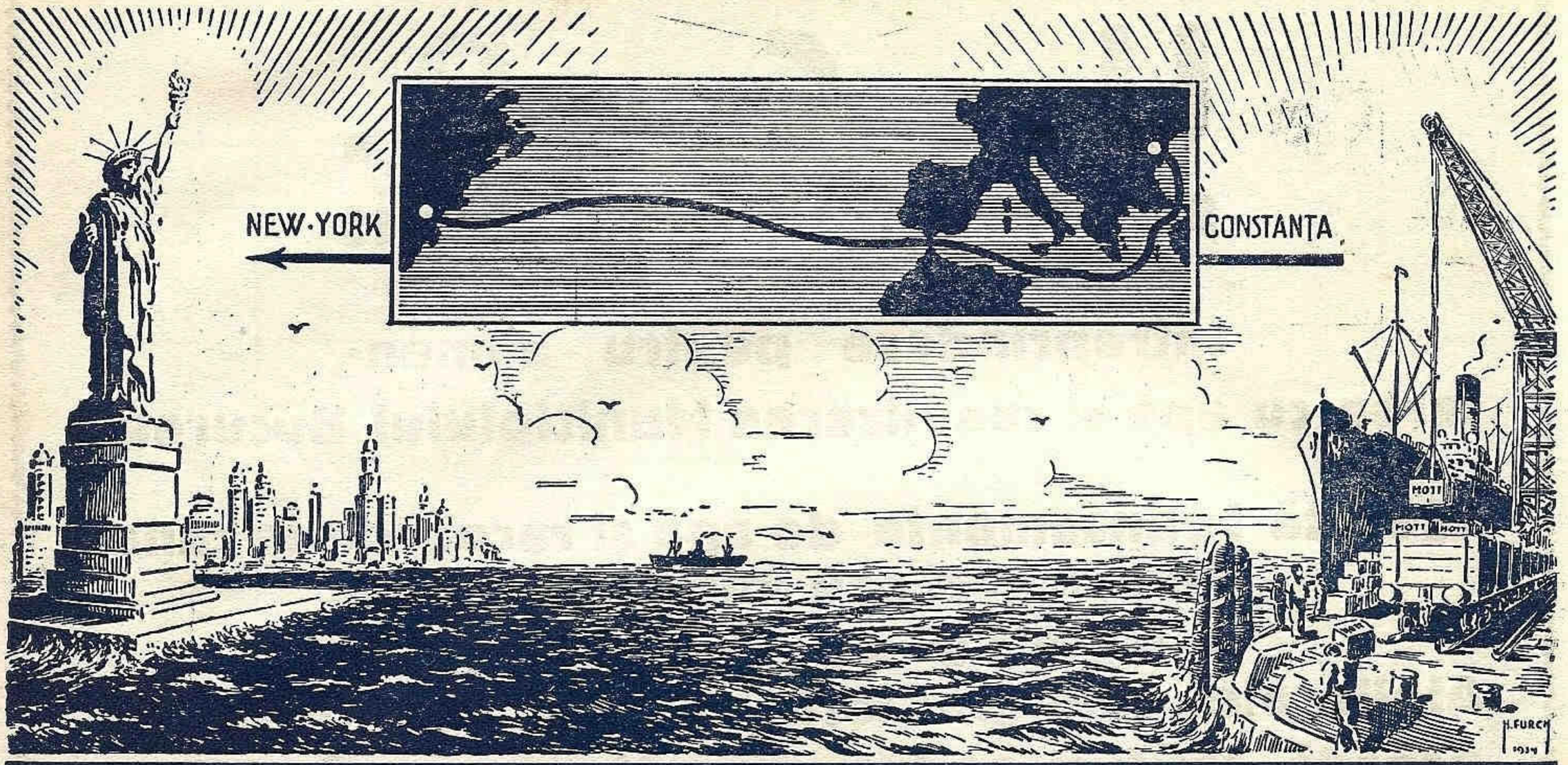
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE „E. MARVAN".

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 7—8
IULIE-AUGUST 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Patronul Marinei . . . . . **

Turismul de apă . . . . . *A. M.*

Cronica lunei . . . . . *Mirth*

Necesitatea infiinţării unui port de pescuit şi Yachting la Constanţa . . . . . *

Pelerinajul L. N. R. în Jugoslavia . . . *Comandor Negulescu*

Hrisovul pentru corăbiile ţării ce sunt a umbla pre Dunăre . . . . . *Transcris de Victor Stoianovschi*

Ziua Apelor . . . . . *

† Comandor V. Toescu . . . . . *Coman*

Din toată lumea: Reglementarea muncei la bord în Jugoslavia; Un calcul nautic al Regelui Angliei; O femee comandant de navă — Informaţiuni; Noutăţi.

Vocabular nautic (4)

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

Telefon 349/08

BUCUREŞTI, I

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhanghelii*. 10 %
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină MODERNĂ *Str. Regală*. Cărţi, romane şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*. 15 % reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare. varice. hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica. *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5*: Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*: 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9*: reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6*. 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*: reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7*: 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935 — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi sosește la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi sosește în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi sosește în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primește şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista „*Marea Noastră*" şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plălesc numai o cotizaţie de

120 lei majori
60 lei minorii

fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc:

Carnete de membrii	20 Lei
Insigne	60 „
Flamura L. N. R.	120 „

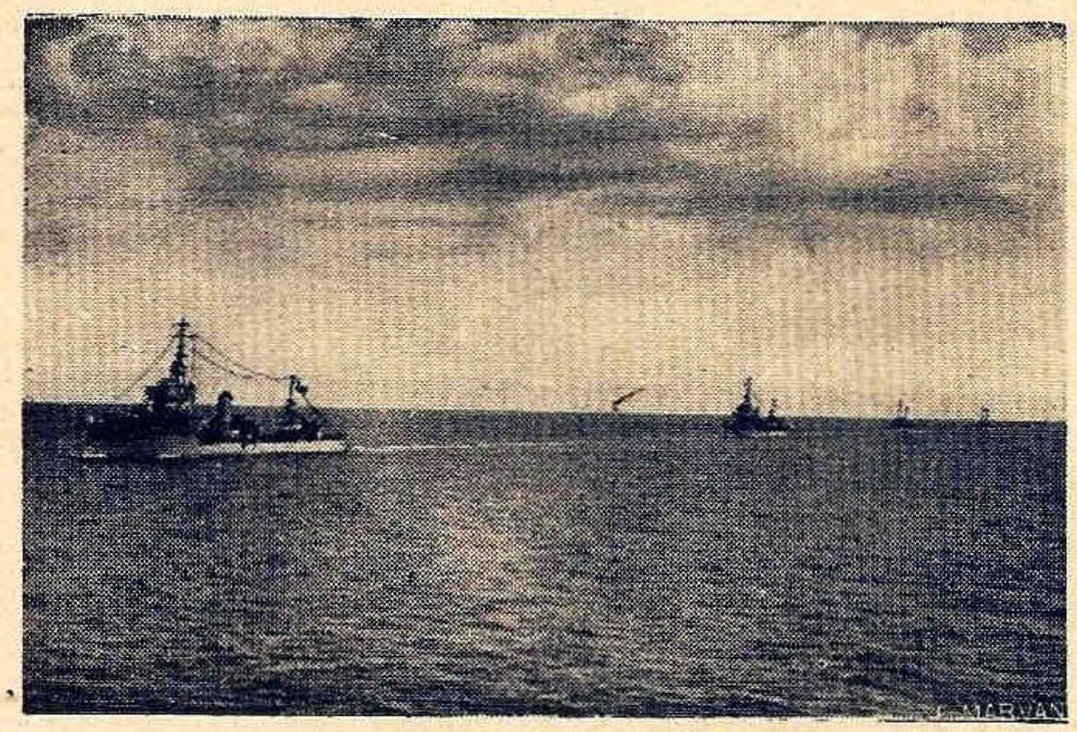
In războiul pentru Unirea Românilor şi-au dat viaţa 17 ofiţeri, 7 maeştri de marină şi 353 marinari.

Reculegeţi-vă o clipă în memoria lor, păstraţi-le amintirea si rugaţi Patroana noastră — Sfânta Maria — să vegheze asupra sufletelor lor.

Patronul Marinei

15 August, zi de gătează a navelor de război şi comerciale, zi de bucurie pentru ori care marinar : *e ziua Marinei !*

De ce marinarii şi-au ales această zi, nu numai la noi dar şi aiurea ? Pentru că Maica Domnului, ca femeie şi mamă, înţelege îngrijorarea mamelor ce-şi aşteaptă cu



Distrugătoarele noastre în linie de şir

inima înfrigurată copiii plecaţi pe ape ? pentru că în atâtea căminuri alte mame de copii mărunţi, soţiile celor ce şi-au încredinţat viaţa undelor ademenitoare, se roagă la icoane pentru soarta capului familiei în luptă cu intimperiile ; pentru că marinarul însuşi, în clipele de odihnă şi visare, ca şi în clipele de luptă aprigă, îşi îndreaptă inima şi gândul tot către o femeie, — mamă, soţie, logodnică.

Aşa se explică de ce în porturi, în locuri primejdoase, marinari au durat biserici, troiţe închinate Maicii Domnului, — *Notre Dame*, — pline de daruri naive ca şi sufletele lor, aduse ca prinos de recunoştinţă Sfintei Fecioare, ocrotitoarea lor ; corăbiuţe, vaporaşe, iconiţe de lemn, felinare, etc.

Şi atunci când s'a discutat ce Sfânt sau Sfântă să fie patronul Marinei noastre, — a fost aleasă tot Maica Domnului, iar ca zi, Sfânta Maria Mare.

Pe lângă prăznuirea bisericească, în ziua aceasta marinarii se dedau şi la petreceri de apă : întreceri de înnot, curse de bărci (regate), jocuri, serate veneţiene, la care vine lume din interiorul ţării, — fiindcă nu cred să fie cineva care să nu iubească marea, chiar dacă din cauza răului de mare, se mulţumesc a o privi de la uscat sau să nu îndrăgească pe marinari.

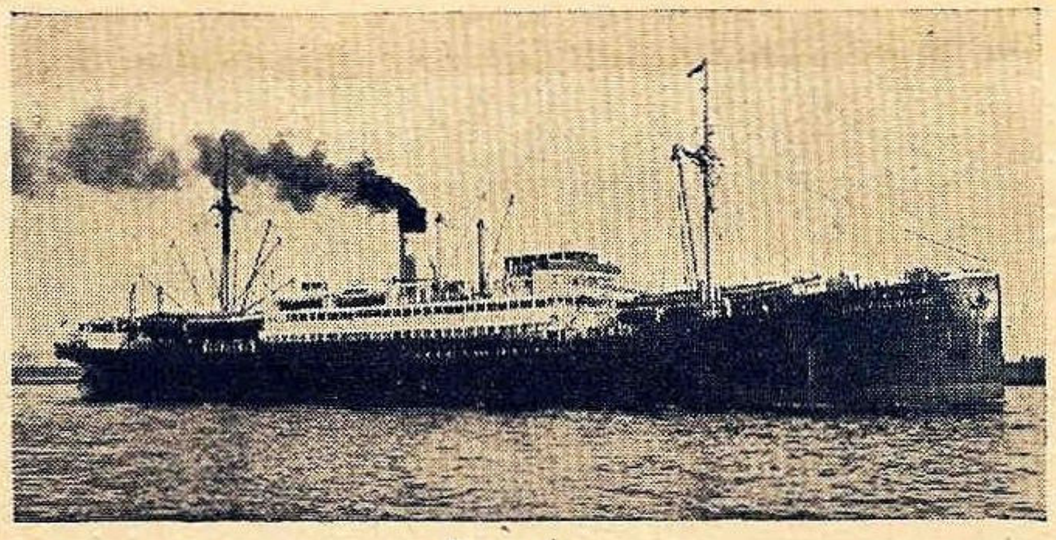
La noi 15 August mai are şi o altă însemnătate : marinarul nostru are prilejul să constate cât e de apreciat şi iubit în toată ţara. La 15 August pe tot cuprinsul ţării se adună fonduri pentru Liga Navală Română, asociaţia care luptă ca printr'o întinsă propagandă să ajute la desvoltarea marinei naţionale, a cărei stare e prea bine cunoscută : programul apărării nedesăvârşite, lipsă de combustibil, mărfurile şi pasagerii atrase de nave străine moderne, cu viteză în special.

La 15 August marinarii noştri au prilejul să măsoare dragostea poporului pentru ei şi Marină, după valoarea sumei adunate. Când la greci, — zic ei, — într'o singură zi s'au adunat 18 milioane drahme, la turci într'un an 70 milioane lire, la polonezi într'o singură zi 140 milioane lei, oare noi suntem mai puţin iubiţi ca marinarii greci, turci ori polonezi ?

Liga Navală Română îi asigură să aştepte cu încredere ziua de 15 August. Dacă până acum colecta s'a învârtit abia în jurul sume de 100.000 lei, anul acesta sperăm că va fi cel puţin dublă, fiindcă şi interesul pentru marină s'a dublat.

Una din dovezi este că deşi printr'o decizie ministerială chetele sunt oprite, totuşi *în mod excepţional* s'a aprobat tradiţionala chetare pentru Marina noastră. Ca atare să ne exprimăm toată recunoştinţa pentru d. Ministru Costinescu şi să aşteptăm cu nădejde rezultatul.

Cuidjar.



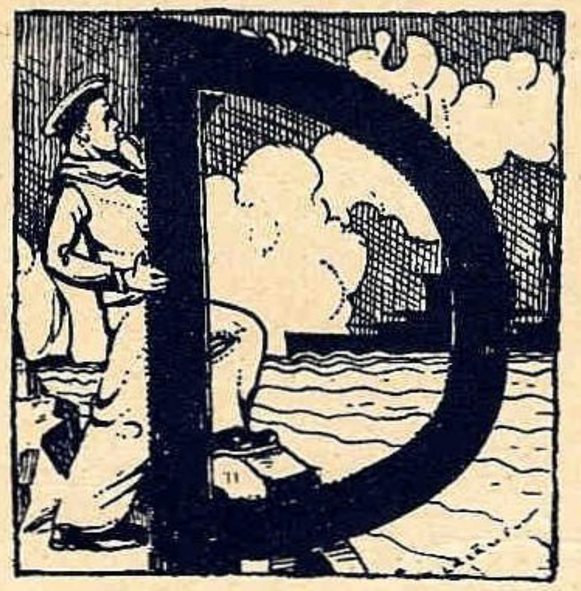
~~Pachebotul~~ S. M. R. „Peleş".

O altă dovadă este că atât Biserica Ortodoxă, cât şi Biserica Unită, cu aprobarea Inaltei Patriarhii, şi a Mitropoliei respective, a îngăduit pomenirea marinarilor morţi la datorie şi facerea unui disc pentru mărirea fondurilor. Cu cuvenita smerenie, marinarii exprimă toată gratitudinea lor înaltelor foruri ale bisericilor române.

Implinirea nădejdiilor va fi un imbold ca pe de o parte să ne sporim străduinţa ce o depunem pentru înălţarea prestigiului pavilionului român, pe de alta datoria ce o avem a corespunde aşteptărilor pe care întregul neam şi le pune în noi.

Trăiască Marina Română !

TURISMUL DE APĂ



e când vagabondul genial Jean J. Rousseau, a predicat întoarcerea la natură, arătând că societatea alterează ceiace din mâna Autorului a eşit bun, ochii ce erau îndreptaţi numai spre interior, preocupaţi de probleme morale, au început să vadă că în natură sunt atâtea frumuseţi pe care nici nu le bănuiau. Singura carte pe care o recomanda acest părinte al revoluţiei franceze, era Robinson Crusoe, în care se arată cum un om, departe de orice urmă de civilizaţie, se descurcă cu multă abilitate din orice încurcătură. La frumuseţile Franţei şi Elveţiei, descrise de Rousseau, Bernardin de St. Pierre prezintă publicului frumuseţile noi ale mării şi ale ţărilor tropicale. Urmează Chateaubriand, care descrie frumuseţea sălbatecă a Americei şi ruinele vechii Elade. In Anglia Lord Byron şi Walter Scott sunt acei ce trezesc nostalgia după ţărmuri necunoscute, a Insularilor ce se întâmplase să nu-şi părăsească ţara.

Prin aceştia natura, care era, ca să zicem aşa, închisă pentru cea mai mare parte dintre oameni, este pusă la dispoziţia tuturor. Ei sunt aceia care, după expresia unui critic francez, „redeschid marea natură închisă".

Incet, încet, gustul publicului a fost desvoltat în acest sens, ajungându-se ca astăzi, zeci de croisiere să aibă loc în toată lumea, dela pol la equator. Mai mult, lui Pierre Loti, turist de rassă, i s'a ridicat o statue în insula Tahiti, căreia acum 50 ani i s'a închinat pagini de stranie poezie. Iată o statue ridicată unui turist.

Gustul de exotic şi de voiajuri s'a desvoltat mult în apus şi odată cu aceasta, tinereţa exuberantă ,cu surplus de energie ce trebue cheltuită, s'a aruncat cu frenezie în braţele naturii, şi-a dat seama că face parte integrantă din ea, prin corpul său. Fără a se aduce vre-o ştirbire creştinismului, care se ocupa de partea din om care ne leagă de eternitate, ideia revenirii la cultura fizicului, la formarea unui lăcaş mai demn pentru sufletul de esenţă divină, devine o preocupare la ordinea zilei. După război, tineretul mai are un zeu căruia îi consacră timp şi energie : sportul. La noi s'a ajuns la o exagerare, în ce priveşte practica sporturilor. Unii nu-l practică deloc, iar alţii abuzează, neglijând pregătirea armonică pe care trebue să o aibă un individ.

In ce priveşte sporturile suntem la curent cu ceiace se practică în Europa şi America şi echipele noastre iau parte la majoritatea întrecerilor internaţionale. Cu ce am rămas mai în urmă, deşi avem o coastă destul de lungă şi o reţea de râuri destul de bogată, sunt sporturile de apă.

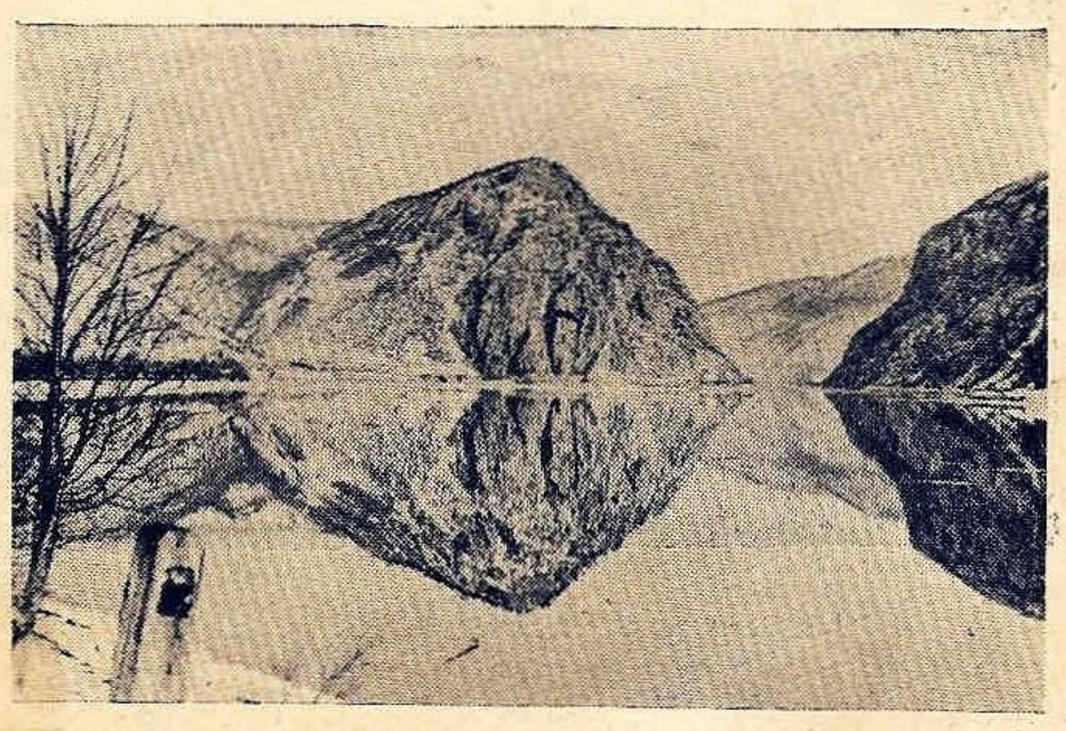
In Anglia, yachtingul este sportul naţional. Regatele trezesc un viu interes şi adesea sunt considerate evenimente de o importanţă capitală, cum ar fi de ex. întrecerile între echipele universităţilor din Oxford şi Cambrige.

In Franţa, unde revistele de specialitate mereu se plâng că nu este o opininie publică destul de înţelegătoare a problemelor în legătură cu apa, sunt sute de cluburi nautice şi zeci de croisiere, cu mii de participanţi, cari au loc tot timpul verii. Elevii de curs primar şi secundar fac dese excursii în larg, pentru a fi puşi în faţa mării, pentru a o cunoaşte şi pentru a-i înţelege misterele. Inainte de a te interesa de un lucru şi a-l iubi, un element indispensabil este cunoaşterea şi contactul.

In Germania nu e râu sau lac care să nu aibă club nautic. Italia care şi-a dat seama de importanţa mării ce o înconjoară, este astăzi o forţă de respectat şi face cea mai intensă propagandă turistică în toată lumea.

Ce s'a făcut la noi în acest domeniu ?

Acum patru ani, tot în această revistă se spunea că yachtingul, canotajul, turismul de apă, sunt plante exotice în ţara noastră. Acum după un timp relativ scurt, aceste plante au început să se aclimatizeze, să prindă rădăcini. Ca în orice început, faza tatonărilor a realizărilor în mic şi ce este mai rău a lipsei de înţelegere a opiniei publice, nu a luat sfârşit. Totuşi, spre bucuria noastră, acum, odată cu vâltoarea de entuziasm ce se ridică pentru marea ce trebue folosită şi stăpânită, pare că în-



Vedere de pe Dunărea de Sus.

cepe a se forma o înţelegere a sporturilor de apă. Introducerea înotului ca materie de studiu la şcolile din apropierea marilor ape, este în studiu la Ministerul Instrucţiunii. Poporul român, popor de agricultori, al cărui al doilea Dumnezeu este „sfântul soare" nu se poate să nu iubească şi apa.

In ce priveşte turismul de apă şi navigaţia de plăcere, iniţiative particulare şi izolate, se văd şi la noi destul de des, şi am putea cita cazuri de adevărate recorduri de perseverenţă şi curaj. Călătoriile cu barca dela Sulina la Regensburg, dela Timişoara la Budapesta, la jamboreea cercetăşească internaţională, dela Cetatea Albă la Corabia, dela Galaţi la Bucureşti, dela Timişoara la Bucureşti, într'un butoi, etc., arată că suntem pe drum bun.

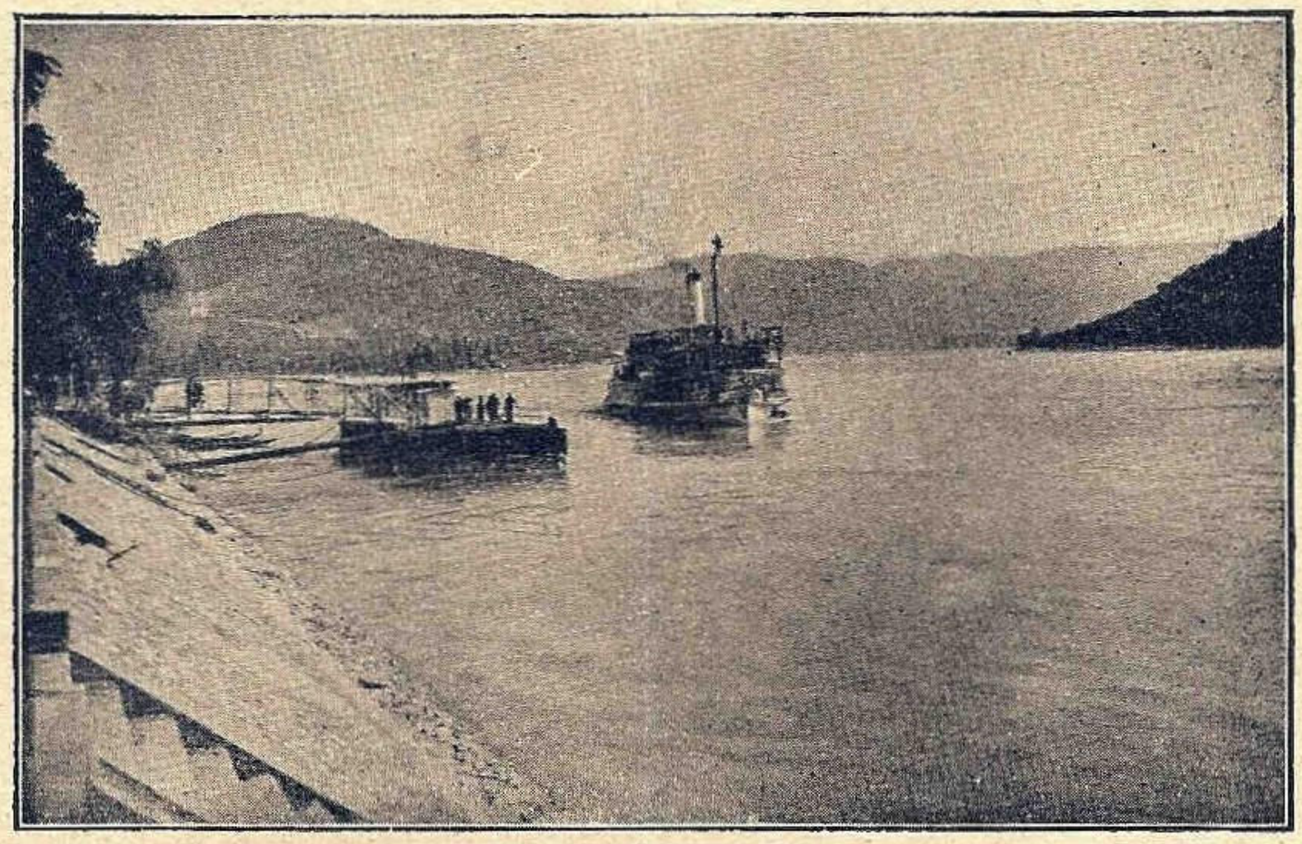
Existenţa a câtorva yacht-cluburi şi a bărcuţelor care se găsesc pe lacurile dimprejurul Capitalei, arată că o înţelegere a sporturilor de apă a început să existe şi în oraşele din interiorul ţării. Nu mai vorbesc de porturile mari, Galaţi şi Constanţa, unde posesorii de diferite ambarcaţuni sunt mai numeroşi. La Constanţa au avut loc regate de antrenament şi selecţionare, în vederea regatelor internaţionale din Septembrie dela Napoli, unde vom fi reprezentaţi.

Intr'o anchetă făcută de revista „Lumea turistică"

asupra turismului nostru, aproape toate răspunsurile se pot rezuma la aceasta: Lucruri interesante sunt de văzut în țara noastră, dar turismul se va desvolta abia atunci când vom avea șosele, hoteluri confortabile, și înfrânarea speculei barbare care se practică pe spinarea bieților turiști. Oficiul de turism, creație ceva mai veche, dar care ca și ursul, peste iarnă se retrage în vizuină, i s'a dat o nouă organizare. Acest oficiu are de scop punerea în valoare a frumuseților țării noastre. Realizările în acest domeniu, la noi, sunt prea departe de posibilitățile naturale pe care ni le oferă frumusețea țării, și tocmai complectarea acestei lipse, plus reclama pentru atragerea turiștilor, este menirea oficiului național de turism.

Dar până la turismul acesta am putea avea pe acela care nu implică șosele pietruite, acela care utilizează căile de apă, fără praf și fără gropi și care se poate face cu o ușoară ambarcațiune ce și-o poate construi și cineva cu resursele cele mai modeste.

N'avem drumuri, o strigă toate revistele și ziarele, care pentrucă suntem în sezon, a închinat turismului câte o pagină sau chiar un număr. Dar mai sunt și alte drumuri excelente, răcoroase și umbrite, care adesea trec prin peisagii atât de încântătoare. Cu toate acestea sunt niște drumuri care merg, de ce turismul nu se gândește să se servească de ele?



Dunărea la Orșova.

Ce minunate, ce atrăgătoare sunt drumurile de apă! Bucurii fără număr sunt la dispoziția celor ce'și dau osteneala să le descopere. Țara noastră are o rețea destul de bogată de râuri și fluvii. Dunărea, Nistrul, Prutul, Siretul, Mureșul și chiar Oltul dela Slatina, sunt navigabile pentru vase chiar de câteva sute de tone. Pe drumurile de apă nu putem realiza viteze ca pe uscat, dar pe când un drum cu mașina mai mult te enervează și te obosește, un drum cu barca îți dă adevăratul repaos după care aleargă turiștii, fără a avea norocul de a-l găsi.

Cei care se ocupă de organizarea turismului, cred că nici nu s'au gândit la turismul de apă. Dar iată că, vorba lui Blasco Ibanez, minunea vine pe calea albastră a apei. Mă refer la marea croisieră organizată de Liga Maritimă Polonă, care cu un număr atât de important de participanți a străbătut aproape 1000 km., rămânând o lună în țara noastră. Exemplul acesta am dori să găsească și la noi cât mai mulți imitatori. Polonezii au înțeles înaintea noastră că sportul de apă vulgarizează gustul mării, sub forma aceasta plăcută a sportului. Prin sport ei știu să intereseze pe cei care fără acesta, ar rămâne indiferenți.

Țările apusene au încurajat sporturile de apă și mai ales yachtingul, care este o putere de care trebue să se țină seama, fiind o excelentă pepinieră de marinari.

In ce privește ambarcațiunile ce le putem întrebuința, fie că facem sport, fie că facem turism, caiacele canadiene închise, cu vâslă simplă sau dublă, sunt cele mai de recomandat. Avantajul acestor ambarcațuni este că pot fi întrebuințate dela cel mai mic curs de apă până la cel mai mare. Amănute asupra tuturor felurilor de ambarcațiuni se pot găsi în numerile anterioare ale revistei noastre. Bărcile flexibile, pe care le întrebuințau și vechii Perși, acum trei mii de ani, demontându-le și pe spinarea măgarilor transportându-le la locul de unde au plecat, au avantajul că se pot întoarce la punctul de plecare sub formă de geamantan.

Acum, când atâtea sporturi atrag pe tineri, (pe unii faptul îi alarmează) ar trebui ca atenția lor să le fie îndreptată și spre sporturile de apă și yachting. Acum, când literatura epocii noastre se resimte de o psihologie nomadă și notele de călătorie sunt foarte la modă, și turismul de apă trebue încurajat.

Sub orice formă va fi practicat, cu rame sau cu pânze, el procură plăceri și emoții pe care nici un alt sport nu-l poate da în așa măsură. Mediul curat în care se practică sportul nautic, îl face să fie cel mai sănătos și cel mai complect din exercițiile în aer liber. Efectul terapeutic al aerului de mare, este astăzi folosit în tratarea boalelor de piept. Bolnavilor li se recomandă lungi voiajuri pe mare. In Franța și Anglia s'a preconizat chiar ideia unor sanatorii plutitoare.

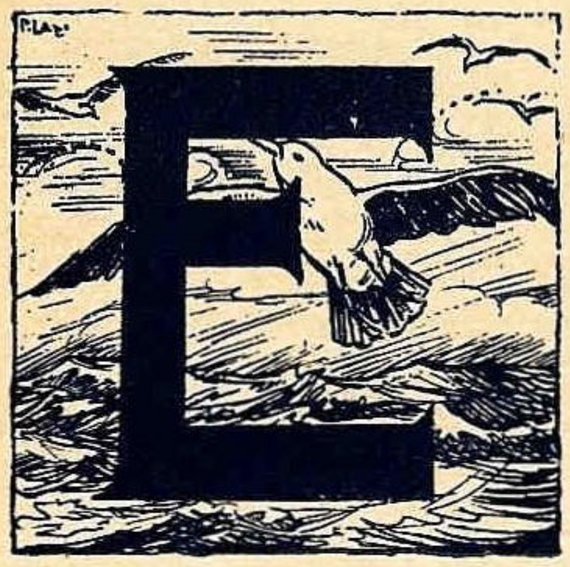
Dar mai presus de acestea, sportul nautic este unul din cei mai puternici factori în formarea caracterului. Simțul responsabilității, spiritul de deciziune promptă și mai ales solidaritatea și altruismul, într'un cuvânt tot ceiace se cere unui om al veacului al XX-lea, se pot căpăta prin practicarea sporturilor pe apă.

Nimeni nu va regreta că a ascultat sfatul:

Practicați sporturile nautice.

A. M.

CRONICA LUNEI



ra un timp, odată când ruleta, bacaraua şi bula erau cunoscute numai în 2 oraşe : Sinaia şi Constanţa.

Pe atunci primul port al nostru la mare era vizitat în majoritatea cazurilor, cu începere din primele zile ale lui Iulie de cei care înţelegeau odihna anuală numai în tovărăşia meselor de joc ale cazinoului. Coasta noastră nu prezenta nici un interes pentru nimeni, marea şi binefacerile ei nu erau cunoscute aproape de nimeni ; cei care veneau, şi destui de puţini la număr, veneau mai mult în afară de masa de joc, pentru băile dela Tekirghiol.

Astăzi, marea, această matrice a vieţii a pătruns şi pătrunde mereu în cunoaşterea poporului nostru. Şi ne-o dovedeşte aceasta exodul celor pe care soarele acestor luni ale lui Iulie şi August îi mână către mare.

Dela Budachi până la Ecrene plajele însorite ale coastei noastre forfotesc de cei veniţi să-şi oţelească trupurile, să-şi vindece boalele şi să-şi încânte privirile în mare. Budachi, Constanţa, Eforia, Carmen Sylva, Mangalia, Balcik, Ekrene gem în aceste 2 luni de lume, şi unele din ele trăesc numai prin aceşti vizitatori. Şi dacă nu ar fi specula pe care autorităţile nu pot sau nu vor să o stârpească, numărul celor veniţi la mare ar fi şi mai mare.

Păcat însă că afară de câteva excepţiuni, oficialitatea nu dă sprijinul trebuitor iniţiativei particulare, sau chiar dacă îl dă, e prea neînsemnat. Afară de Constanţa, unde a trebuit ca în fruntea comunei să vină un om tânăr ca să transforme ruşinea ce era odată la Mamaia în staţiunea de nuanţă occidentală în care se prezintă astăzi, nu se vede aproape nimic făcut de oficialitate.

Lumea continuă a fi jefuită prin specula negustorilor, continuă a se îneca zilnic câte 2—3 oameni cu tot ajutorul şi cu toate posturile de ajutor create de Societatea Salvamar care deşi nu are acest scop şi nu are nici mijloacele materiale necesare, se străduieşte lăudabil a face ceva în plus peste rosturile ei.

Nici o plajă nu are o poliţie specială a ei ca să potolească zelul celor ce fac glume proaste când intră în mare strigând ajutor sau care se avântă în larg cu bărcile pe care nu ştiu să le folosească şi la care să rameze.

Dacă iniţiativele şi sforţările particulare ar fi ajutate, dacă, nu mai mult, dar măcar în acelaş tempo, de către oficialitate, numărul acelor români care încă, cu toate greutăţile de azi de eşire din ţară, continuă a popula staţiunile străine, ar scădea simţitor, lăsând în ţară banii ce îi depun anual în bugetele statelor străine, numărul străinilor polonezi, cehoslovaci, unguri, austriaci care lasă bani nu glumă în ţară, în aceste două luni, ar creşte.

Inchipuiţi-vă că gospodăria publică ar lua iniţiativa să facă la Eforia, Mangalia, Balcik etc., nişte hotele, a căror preţuri pe cameră să fie nu 500 lei pe zi cât se plăteşte la hotelul Belona dela Eforie ci mult mai puţin, că s'ar clădi şi s'ar face amenajările de yachting şi canotaj aşa cum cearcă să facă Soc. Salvamar pe lacul Sutghiol, că dealungul litoralului mărei s'ar face o şosea de piatră care să lege Constanţa cu celelalte staţiuni dela sud de pe coastă, închipuiţi-vă cât s'ar mări numărul nu numai al naţionalilor dar chiar al străinilor, în special al celor dela nord cu care natura a fost mai săracă, închipuiţi-vă ce frumoasă carte de vizită pentru ţara noastră.

Trecând acum la activitatea maritimă propriu zisă, comerţul nostru de cherestea care e unul din principalele noastre articole de export trece printr'o situaţie grea. Piaţa Galaţului în special, e alarmată.

La 18 August expirând convenţia comercială dintre Egipt şi România, guvernul Egiptean a luat măsura ca să sporească taxele de import a lemnăriei româneşti cu de două ori taxele de până acum.

Aceasta ca represalii măsurei guvernului nostru care a sporit cu 44% cota la import şi greutăţilor de transfer al sumelor ce exportatorii noştri le datorează. Reprezentanţii caselor importatoare din Egipt au şi primit ordin să lichideze contractele existente şi să nu mai încheie altele.

Acelaş lucru şi cu Grecia. Această ţară a răspuns şi ea măsurei noastre, printr'o sporire de 44% asupra tuturor produselor româneşti. Singurele noastre debuşeuri de lemnărie erau Turcia, Egipt, Palestina şi Grecia. In special în Egipt exportam multă lemnărie. Incepând să fim concuraţi şi de cheresteaua sovietică şi jugoslavă, pe lângă sporirea taxelor şi greutăţile de transfer, suntem ameninţaţi acum să pierdem debuşeul şi a acestui principal articol pe care-l câştigasem în trecut cu sacrificiu şi pe care greu îl vom putea recuceri.

Ţara noastră exportă în Egipt cherestea pentru circa 700 milioane lei şi importă în special coloniale de circa 100 milioane din această ţară.

Ei bine, în loc să menajăm această ţară, noi îi aplicăm sporirea taxelor de import. Rezultatul ? Vom încasa, — dacă vom încasa, — 200.000.000 taxe de import la mărfurile egiptene, dar vom exporta în această ţară cherestea numai de 200—300 milioane pentrucă vom pierde debuşeul, pentrucă concurenţii noştri, Yugoslavia, şi în special Sovietele le convine şi pot vinde mai eftin, pentrucă au o politică economică sănătoasă.

Termenul fixat de guvernul Egiptean — 18 August, de denunţare a convenţiei a făcut că în Iulie şi până în prezent, porturile Constanţa şi în special Galaţi să pulseze mai accelerat. Toţi exportatorii s'au grăbit ca până la data denunţării să lichideze contractele existente. Cei care au profitat mai mult din acest război vamal sunt armatorii care văzând că se caută vapoare, şi în special de tonaj mic care pot încărca mai iute, au ridicat subit preţul navlului dela 5.05 lire pro vagon la 7 lire. Ceeace este mai interesant a fost însă lipsa vapoarelor şi în special a celor de tonaj mai mic şi mai rapide. Câţi bani nu ar fi rămas în ţară, cât nu ar fi câştigat S. M. R-ul dacă avea câteva vapoare în plus peste cele care le are şi dacă cele pe care le are şi care nu mai corespund vremurilor şi condiţiunilor ar fi fost înlocuite — măcar în parte, — cu unele care în loc de 5—6—7 noduri viteză să aibă 12—13—14 noduri.

Suntem cioclii propriului nostru comerţ. Scoatem mereu din serviciu vapoare, le dăm la fer vechi, dar în aceaşi măsură nu le înlocuim cu altele care să corespundă nevoilor de azi. Vom vedea ce vom face când nici un

birou de clasare nu va mai voi să le claseze bune de navigat şi când vom fi nevoiţi să le schimbăm pe toate dintr'o dată ?

Să vedem cum va sălta bugetul statului prin pierderea acestui debuşeu prin politica economică a noastră?

In numărul trecut vorbeam de exportul de animale şi păsări. Ca şi în Iunie, posibilităţile exportului nostru în această direcţiune continuă să intereseze pieţele din Orient. Vaporul Peleş plecat de curând, a transportat circa 100.000 păsări. Abatorul de export din Constanţa e pe cale de a fi terminat. Cine a trecut pe la Agigea-Eforie cu trenul, s'a putut convinge de febrilitatea cu care se lucrează la sporirea numărului liniilor ferate care să uşureze transportul spre abator, şi la terminarea instalaţiunilor. Numai să nu avem noi grijă să dăm la cap şi exportului nostru de animale, cărnuri şi păsări, şi aceasta chiar dela început.

Odată reluate de mai bine de un an raporturile cu Sovietele, abia acum a început să se agite chestiunea navigaţiei pe Nistru. Se ştie că pe această cale de apă înainte de război se transporta în mediu 60.000 tone de marfă. Un trafic deci destul de frumos. Repunerea cât mai neîntârziată în stare de navigabilitate ar fi de mare folos nu numai nevoilor localnicilor acestei provincii dar chiar şi Statului care şi-ar spori veniturile prin taxele de transport. In afară de aceasta, portul Bugaz ar renaşte.

Tot într'un trecut număr ne ocupam şi de fuziunea dintre Societăţile N. F. R. şi S.R. D. şi arătam ce viaţă ar fi dat navigaţiei pe Dunăre şi în general întregei economie a ţărei, înfăptuirea ei. Principala cauză a eşecului acestui proect se pare că o forma chestiunea Şatierelor dela Dunăre din T.-Severin. In ultimii ani aceste şantiere au încheiat bilanţuri deficitare şi din această cauză se considerau aceste şantiere ca o greutate legată de picior pe care noua societate ce ar fi rezultat din fuziune nu ar fi fost dornică să o poarte.

In ce stadiu se găseşte chestiunea acum, nu ştim, dar circulă din nou svonul că în curând se va decide soarta acestor şantiere de către autorităţile superioare ale Ministerului de Comunicaţii care se pare că s'au pătruns de necesitatea existenţei acestor şantiere.

Sforţările Marinei Regale de a obţine combustibilul necesar mişcărei navelor de luptă pentru antrenamentul echipagelor şi pregătirea de luptă a fost încununate de succes. Cine a fost în una din staţiunile de pe litoralul mărei a putut vedea adeseori, siluetele elegante şi caracteristice ale distrugătoarelor, torpiloarelor şi canonierelor profilându-se pe orizontul albastru al mărei, şi brăzdând marea zi şi noapte. Campania în aceste luni este în toi, echipagiile înfruntând căldura lui Iulie şi August îşi fac cu conştiinţă pregătirea profesională.

Trecând la evenimentele de ordin internaţional, întâmplate în Iulie şi August, se constată că mai toate sunt covârşite de importanţa acordului naval anglo-german încheiat în Iunie dar a căror dedesubturi şi rezultate încep abia acum să fie cercetate, aflate, studiate. Acest eveniment covârşeşte în importanţă orice alt eveniment maritim. Ce interesează că *Normandie* a isbutit să ia peste 30 noduri viteză medie, că Amiralul *Fischer* comandantul flotei de Mediterană, îmbrăcat în mare ţinută, cu bicorn în cap, în redingotă şi cu sabia în mână întorcându-se din inspecţia ce o făcea la navele de sub comanda sa a căzut în mare, ce importanţă grozavă poate avea marea revistă navală pe care regele Angliei a făcut flotei sale şi la care a luat parte pe lângă cele 160 nave de război, numeroase yachturi, pacheboate şi cargoboate străine şi engleze, înşirate pe o suprafaţă de 10/4 km. pe lângă zarva, îngrijorările, nemulţumirile şi perspectivele pe care le stârneşte acordul naval anglo-german !

Dar să redăm faptul în linii generale. La 18 Iunie, după anterioare discuţiuni, Anglia încheie acordul naval cu Germania fără a pune în cunoştinţă Franţa de condiţiunile încheerei pactului aşa cum aceste 2 state se obligase una faţă de alta.

Ce cuprinde pactul în linii generale ?

Germania poate să aibă o flotă în proporţie de 35% faţă de cea engleză pentru orice categorie de nave.

Cifra neutilizată spre a ajunge la acest procent pentru o categorie de nave o poate întrebuinţa pentru altă categorie.

Deşi pentru submarine e fixat acelaş 35%, totuşi Germania are dreptul de egalitate complectă cu Anglia.

In cazul când o altă putere prin construcţiile navale ce le-ar interprinde ar strica echilibrul actual, Germania are dreptul a invita Anglia la o reexaminare a procentului. Acest punct vizează Rusia în special.

Faptul încheerei acestui acord fără consultarea Franţei a indispus Parisul şi a dat loc la multe şi variate surprize şi interpretări pe care presa mondială din Iulie şi August şi în special cea marinărească din marile puteri navale le desbat necontenit. Sforile ca să zic aşa, ce s'au tras la încheierea acordului încep din ce în ce să fie cunoscute şi comentate.

Motivul pentru care Germania a ţinut ca încheierea acordului să fie făcută la 18 Iunie o interpretează acum presa şi cercurile străine : o dorinţă a Germaniei de a comemora cooperaţia armatelor engleze cu cele germane la 1814 la Waterlo contra Franţei. Că Germania nu a câştigat mai nimic din ceeace spera şi că acest fapt a dat prilej Franţei să-şi reia libertatea de acţiune în materie de construcţii navale sunt chestiuni care încep să fie înţelese şi care ocazionează reflecţiuni deacum înainte. Nu e locul aci a intra în detaliile acestui acord; pe acestea le vom expune cu altă ocaziune. Ceeace e de reţinut e că străinătatea trăeşte încă şi pentru mult timp sub noutatea acestui acord pentru care părerile, discuţiile nu s'au epuizat şi care monopolizează toate atenţiunile şi covârşeşte în importanţă oricare alte evenimente maritime.

MIRTH

NECESITATEA INFIINŢAREI UNUI PORT DE PESCUIT ŞI YACHTING LA CONSTANŢA

Experienţa ultimilor zece ani de când problema desvoltărei pescuitului maritim, pe deoparte şi a sporturilor nautice, pe de altă parte, s'a pus în mod categoric şi pentru ţara noastră, ne-a dovedit că nu este posibilă nu numai desvoltarea la maximum, dar nici cel puţin realizarea unui început onorabil, fără ca să se puie la dispoziţia acestor două ramuri de activitate foarte apropiate ca preocupări şi ca element în care se mişcă, materialul şi instalaţiile necesare.

După cum în materie de circulaţie, aceasta nu poate exista decât în funcţie de mijloace, sau mai precis, în funcţie de drumuri şoseluite, sau de căi ferate, după cum în materie de navigaţie la mari distanţe sau chiar costieră, aceasta nu se poate face decât dacă există porturi bine utilate şi bine adăpostite, pentru a da posibilitate năvilor să se ascundă pe timp de furtună, să fie reparate la caz de nevoie, tot aşa în materie de yachting ca şi în materie de pescuit aceste două activităţi, una de ordin economic dar şi naţional, iar alta de natură educativă, de un înalt folos social şi naţional, nu se pot desvolta dacă nu au la dispoziţie mijloacele prime de desvoltare şi anume : un port special cu toate instalaţiile pentru yachting şi pentru pescuit.

Suntem încă un popor tânăr în ce priveşte legăturile noastre moderne cu marea, cu toată vechea noastră aşezare aci şi stăpânire politică a Dunărei şi Mărei Negre, pe timpul lui Ştefan şi Mircea, pentrucă cei aproape 400 de ani de stăpânire politică a Dobrogei şi gurilor Dunărei de către Turci, ne-a îndepărtat pentru un timp lung dela folosirea pentru navigaţia Dunărei şi a Mărei Negre ; totuşi am fi putut cu aptitudinile şi cu calităţile cu care neamul nostru este din belşug înzestrat, să ne numărăm printre popoarele cu spirit nautic, înrădăcinat în fiinţa noastră, după cum, ca să luăm exemple apropiate, sunt, însă, cu toată lipsa lor de ape numeroase Austriacii, Cehoslovacii, Ungurii şi mai ales Polonezii, al căror exemplu ar trebui să-l urmăm în deaproape.

Deţinem în deplină stăpânire de mai bine de 50 de ani Dunărea pe o lungime de 1500 km. Avem un litoral de mare de 420 km şi totuşi în acest timp nu am făcut nimic sau aproape nimic pentru a da poporului nostru înclinări către Dunăre şi Mare şi chiar dacă am fi făcut-o aşa după cum o facem dela război încoace, rezultatele ar fi fost aceleaşi, deoarece, după cum am arătat, nu avem instalaţiunile necesare.

Din zi în zi numărul celor cari vin la Mare se măreşte. Staţiunile balneare şi climaterice de pe litoralul Mărei au luat o desvoltare nebănuită care încă nu e sfârşită şi totuşi mişcarea sportivă nautică, în afară de sportul înnotului, care graţie piscinelor bucureştene şi a Institutului Naţional de Educaţie Fizică, a început să se practice într'o măsură mai mare, este putem spune aproape inexistent, fiindcă începuturile actuale de yachting, care de altfel datează de aproape 10 ani, nu pot fi luate în consideraţie. Tot aşa şi în ce priveşte pescuitul maritim, aceasta nu a ajuns să se desvolte în raport cu posibilităţile noastre şi ale Mărei Negre.

Intr'o conferinţă din 19 Martie 1934, ţinută la „Asociaţia pentru încurajarea Pisciculturei şi Pescuitului în România", publicată în revista „Pescăria şi Piscicultura" Anul 7, No. 5 şi 8, din Mai-August 1934, arătam că Marea Neagră cu întreg litoralul în faţa gurilor Dunărei, litoral care reprezintă o bogăţie deosebită, nu se pescueşte mai mult de 2.000.000 kgr. în timp ce Bulgarii cu un litoral care nu reprezintă decât 1/3 din lungimele coastelor româneşti, pescuiesc 4.000.000 kgr. de peşte.

Dacă facem o comparaţie între litoralul Bulgar şi cel Românesc dela Capul Midia (Constanţa), la Ecrene, vedem că pe aceiaşi lungime de litoral cu aceleaşi caracteristice şi aceiaşi faună, noi prindem în medie 333.0000 kgr. peşte în timp ce Bulgarii prind 4 milioane kgr. Cu alte cuvinte producţia noastră în raport cu cea bulgară, reprezintă 1/10 din cât ar trebui să fie.

Cărui fapt se datoreşte această situaţie ?

Pescuitul românesc nu este pus în condiţiunile de desvoltare în care a fost pus pescuitul în Bulgaria. Nu trebuie să amintesc decât că în primii ani de după război, ca urmare a prigoanelor duse contra pescarilor Greci depe litoralul bulgar al Mărei Negre, nu se mai afla în aceste locuri nici unul şi numai după 1923 când s'a început o acţiune viguroasă, pentru creiarea unei clase naţionale de pescari, situaţia s'a schimbat, ajungându-se la starea înfloritoare pe care o găsim astăzi.

Prima condiţiune şi cea mai importantă, atât pentru desvoltarea pescuitului maritim cât şi pentru desvoltarea sporturilor nautice şi în special a yachtingului este, după cum am spus, creiarea de porturi speciale de pescuit şi yachting.

Primul port al României Mari, Constanţa, cu toată populaţia ei numeroasă, care trece de 100.000 de locuitori nu dă decât un procent foarte mic de pescari şi amatori de yachting. Acest procent nu trece de 2 la mie, ceeace înseamnă în cifre că nu avem decât 100 de pescari şi în chip exagerat putem să socotim că numărul amatorilor de sporturi nautice atinge cifra de 100 persoane în care intră ofiţerii de marină, cercetaşii marinari şi câţiva civili.

Pentru un oraş ca portul Constanţa este foarte puţin. Putem chiar spune că sportul nautic este inexistent.

Constatând acest lucru, încă din 1926, când mă aflam la Constanţa, am voit să remediez această stare, căutând să conving Primăria de necesitatea instalărei la punctul zis „Biserica Armeană" (plaja Duduia, atunci în curs de instalare), un port special pescăresc, cu tot utilajul modern. Incercările mele s'au lovit de lipsa de înţelegere a edililor de atunci, cari socoteau ca necompatibil pentru un oraş balneo-climateric, să păstreze în apropiere de centru focare de infecţie din cauza rămăşiţelor de pe urma tăierei şi curăţirei peştelui. Această judecată este greşită, pentrucă un port modern, cu mijloacele pe care technica modernă i le pune la dispoziţie, cu gurile de apă cari se pot creia, cu canalizările cari se fac, prezintă maximum de curăţenie.

Exemplul cel mai evident ni-l dă marea staţiune balneară din Sudul Franţei, Biarritz, unde portul pescăresc este aşezat între Stânca Fecioarei (Le Rocher dela Vierge) şi plaja principală, fără ca cineva să se plângă, fiindcă cea mai perfectă curăţenie se păstrează în totdeauna.

Ce să mai spunem de toate acele plaje unde portul de pescuit le însoţeşte în permanenţă, Boulogne-sur-Mer, Cancale, Saint-Malo, Lorient, Saint-Nazaire, San-Sebastian (în Spania), Juan les Pins, Ostende (Belgia), Dieppe, Gestemunde, Altona (Germania), etc.

Am scris în 1930, pentru „România Maritimă şi Fluvială" organul Ligei Navale, o serie de articole arătând necesitatea de a se creia la Constanţa un port de yachting şi de pescuit în acel loc „Plaja Duduia" socotind cum că atât Primăria Municipiului cât şi Ad-ţia Pescăriilor sunt deopotrivă de interesate la această realizare.

Intre timp s'a realizat în Portul Constanţa lângă molul de petrol, un adăpost şi o cală pentru vasele Yacht-Clubului.

Locul unde s'a făcut acest adăpost este cu totul nepotrivit pentru următoarele motive :

In primul rând depărtarea cea mare de oraş şi lipsa mijloacelor de locomoţiune populară care fac adăpostul Yacht-Clubului, greu accesibile.

Al doilea, apropierea de portul de petrol, care pune în pericol în tot momentul existenţa imbarcaţiilor, toate de lemn.

Al treilea, murdăria ambarcaților din cauza petrolului și deci proasta lor întreținere, care strică aspectul pe care trebuie să-l aibe vasele de sport.

Al patrulea, imposibilitatea de a desvolta mai mult acest adăpost, întrucât necesitățile portului cer folosirea tuturor molurilor și în curând implicit și pe cel unde actualmente este adăpostit Yacht-Clubul în afară de faptul că portul Constanța nu prezintă un adăpost perfect pentru imbarcațiunile de yacht.

Al cincilea, restricțiunile de ordin vamal și polițienesc într'un port de comerț sunt de așa natură, încât împiedecă libera și permanenta practicare a yachtingului.

In ce privește pescuitul, acesta nu se poate folosi de portul Constanța, întâi din cauza lipsei de amplasament potrivit, unde să se ridice instalațiile speciale de care acesta are nevoie, din cauza felului cum a fost conceput portul Constanța, din cauza restricțiunilor vamale și polițienești care împiedecă intrarea la orice oră a vaselor pescuitului, la piață, unde trebuiesc vândute înainte de răsăritul soarelui pe răcoare, pentru a nu se strica.

Prin creiarea unui port special de pescuit se va pune la dispoziția pescarilor un adăpost sigur pentru bărcile și vasele lor, se vor putea construi instalații speciale unde să se vândă peștele, isprăvindu-se cu situația de astăzi, când peștele se vinde expunându-se pe trotuarul halei de lângă str. Carol, în soare, în praf, iar condiționarea lui făcându-se contra regulilor cele mai elementare de higienă.

Peștele în cazul creierei unui port special cu instalațiile lui, ar putea fi păstrat în condițiuni bune și nu ar mai porni gata stricat spre centrele de desfacere, iar Constanța ar avea pește din destul. Pe când astăzi, nefiind instalații speciale pentru păstrat peștele, pescarii sunt nevoiți să-și trimită marfa în alte orașe, vânzând-o pe prețuri de nimica, în timp ce Constanța lipsită de o hală specială unde să se păstreze peștele, duce lipsă în permanență de acest aliment atât de necesar.

Apoi creiarea unui port special pescăresc va atrage după sine aproape automat construirea de noi imbarcațiuni de pescuit și de noi și numeroase scule de pescuit și va aduce desvoltarea unei populațiuni pescărești mai numeroase, care să culeagă toate foloasele pe care Marea ni le oferă, dar pe care noi astăzi nu le ținem în seamă.

Spania a înțeles acest lucru și porturile speciale pescărești de refugiu, al căror prototip este portul dela Guettarria, de pe coasta Biscaiei, sunt în număr foarte mare și au instalațiuni de hale, dormitoare pentru pescari, infermieri, biblioteci, etc.

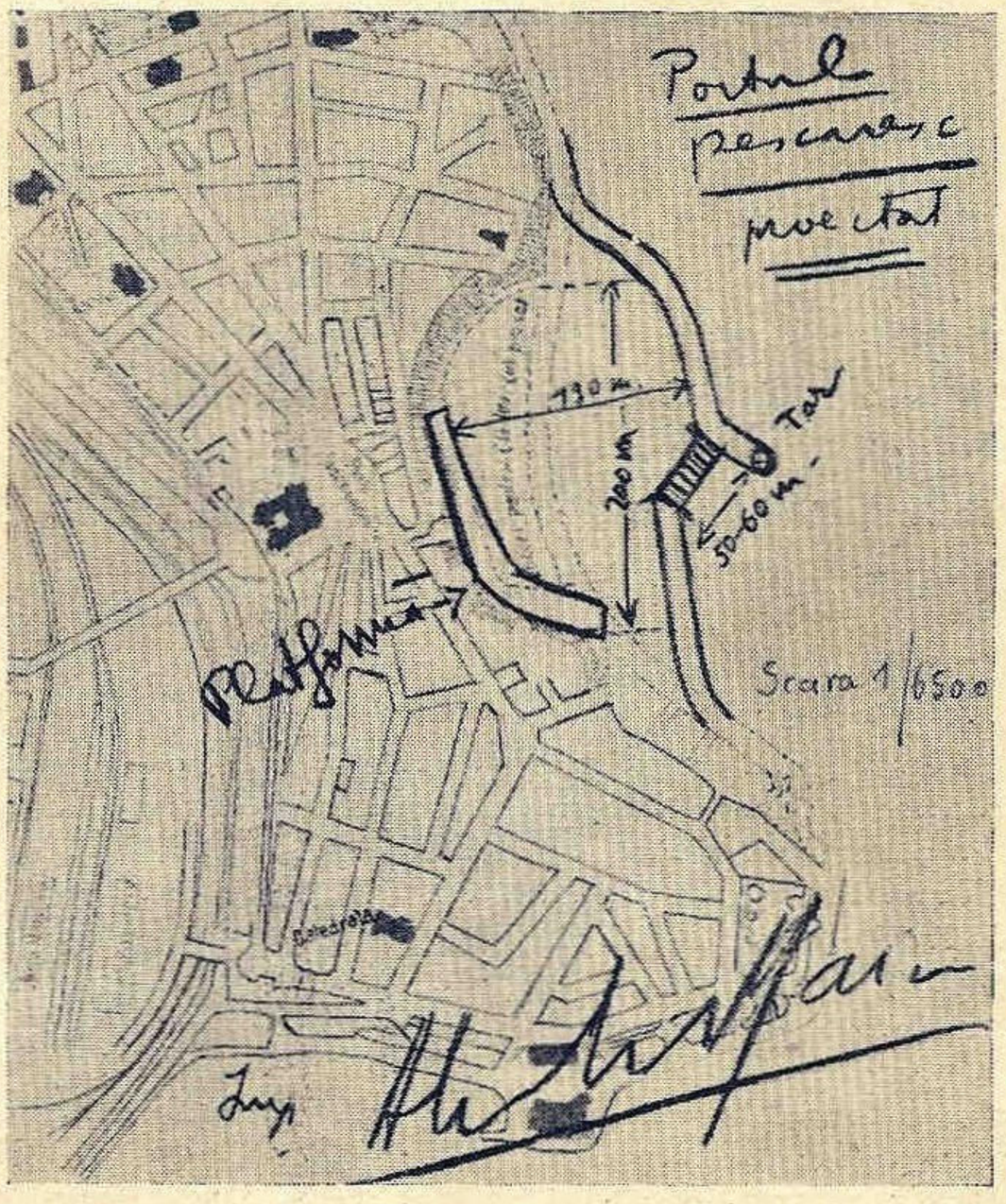
Am ales locul viitorului port pescăresc, care prin dimensiunile și situația lui va fi în acelaș timp și portul de yachting al primului oraș maritim al României, la Marea Neagră, la plaja Duduia, întâi pentru faptul că este în inima orașului, putând fi ușor accesibilă, pentru toată lumea, pentrucă locul acela, prin situația lui naturală este cel mai indicat depe toată coasta, dela Mangalia la Capul Midia, prezentând un adăpost sigur contra vânturilor de Sud cari domină în epoca pescuitului, având adâncimi suficiente, aproape de țărm și pentrucă realizarea lui va costa o sumă mult mai mică decât dacă s'ar construi un port în orice alt loc, pentru că nu constitue o sarcină prea mare nici pentru Municipiul Constanța și nici pentru Ad-ția Pescăriilor, mai ales astăzi când construcția lui ar putea fi cuprinsă în lucrările prevăzute de publicația No. 13345 din 18 Mai 1935, și aprobate de Consiliul Municipal.

In adevăr din acea publicație se prevăd lucrări în valoare de lei 356.699.552.— pentru consolidarea malurilor de Est ale Constanței, din dreptul hotelului Carol, până la malul din dreptul spitalului Militar, ridicarea de diguri, umplerea spațiilor câștigate asupra Mării, cu pământ și rezervarea de locuri pentru clădiri.

Prin acest proect, golful natural dela „Biserica Armeană" (plaja Duduia), urmează să fie astupat. Portul pescăresc va trebui să se refugieze atât cât este acum, în portul cel mare, unde n'are nici o posibilitate de desvoltare sau să se așeze în cel mai bun caz dincolo de Constanța la Tăbăcăria, unde posibilitățile de acostare și refugiu sunt reduse la zero. Yachtingul la rândul lui nu va putea avea nici o șansă de desvoltare în viitor, după cum am arătat.

Atunci nu rămâne decât să se respecte actualul golf dela Duduia să i se consolideze malul abrupt, creindu-se și o platformă de 30—40 m. lățime pe care să se poată instala garaje de bărci, o hală de pește, un adăpost pentru pescari, un biurou al ad-ției (pentru comună pescării, poliție, etc.). Iar digurile în loc să urmeze linia punctată din planul așa cum a fost întocmit de Municipiu, ar trebui să iasă în larg, pentru a cuprinde un spațiu unde cel puțin 25.000 m.p. în care să se poată adăposti un număr de aproape 100 de vase de pescuit până la 20 m. lungime și 20—100 tone deplasament.

Maximum la care s'ar putea ajunge în afară de alte ambarcații



Schița de proect al portului.

mai mici. Și pentru ca estetica Municipiului să nu sufere, căci se prevede continuarea bulevardului actual pe tot lungul țărmului, intrarea portului, intrarea portului ar putea fi trecută pe un pod cu deschidere de 50—60 m. și care ar mări pitorescul acelui loc.

Este dela sine înțeles, că aceste propuneri făcute principial, urmează să fie studiate pe teren în ce privește realizarea din punct de vedere technic de ingineri specialiști ai marinei militare, ai Pescăriilor Statului și ai Direcției Porturilor.

Cheltuelile cu construcția digurilor ar intra în cheltuelile pe care în orice caz Municipiul le face conform planului actual și chiar dacă s'ar cheltui în plus cu platforma cheiului, câștigul din punct de vedere economic al Municipiulci, prin desvoltarea pescuitului și yachtingului ar acoperi în puțin an acele cheltueli și ar fi cu mult mai mare decât câștigul ce s'ar realiza cu parcelarea și vinderea de locuri pentru construcții de case.

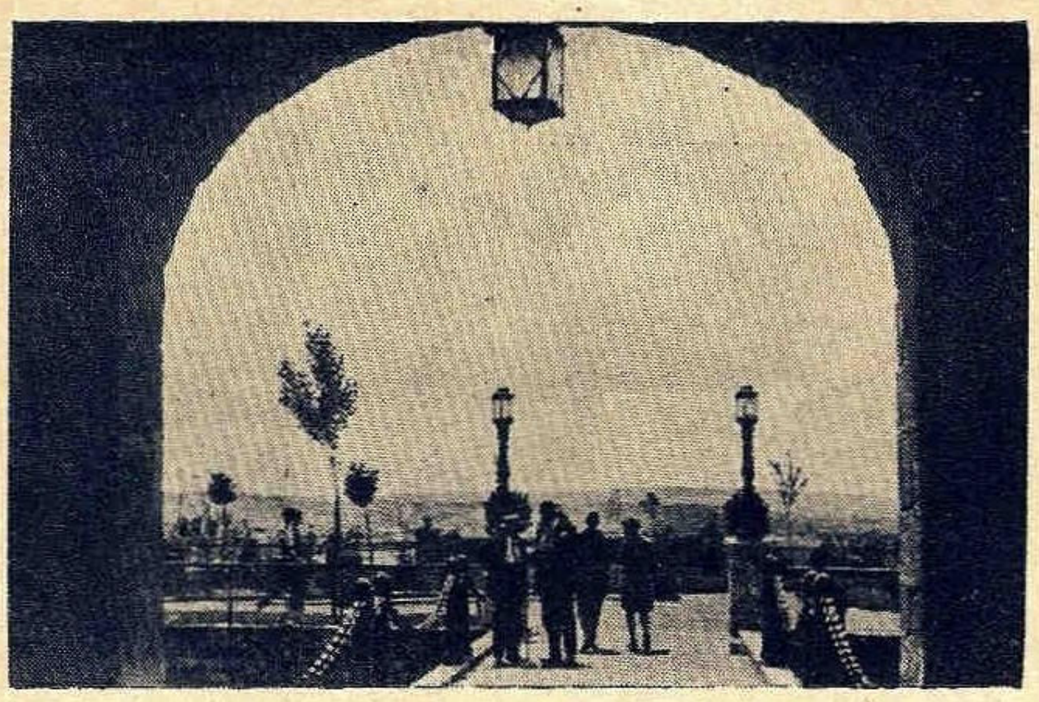
Instalațiile de hale, adăposturile pentru pescari, ad-ția, garajiile de bărci, pentru yachting, s'a construi de Ad-ția Pescăriilor și de Yacht-Clubul.

Alexandru Daia

Pelerinajul L. N. R. în Jugoslavia

Nimic mai pios ca cultul eroilor, al celor cari ne-au dat putinţa, prin jertfa lor, să trăim mai bine decât ei, sau care au năzuit către aceasta. Acolo unde nu se practică, însemnează că se uită trecutul şi ca atare nu se poate privi cu încredere în viitor.

Atunci când s'a emis ideia ca şi Liga Navală să facă un pelerinaj la mormântul Regelui Erou Alexandru al Jugoslaviei, — regele cavaler, regele întregitor, cum i se mai zice, — comitetul a admis-o cu unanimitate. Era vorba nu numai de o datorie faţă de regele unei naţiuni care a sângerat fără precupeţire alături de noi şi pentru noi, dar şi un act de înaltă deferenţă pentru M. Sa Regina Marioara a Jugoslaviei, membra de onoare fondatoare a Ligei Navale Române.



Vedere din Oplenatz

M. Sa Regele, Augustul nostru preşedinte a aprobat hotărârea comitetului şi în urma demersurilor făcute, toate autorităţile s'au grăbit a acorda înlesnirile cerute: B. N. R., C. F. R., N. F. R., Societatea de Navigaţie Jugoslavă, etc.

In seara de 12 Iunie, delegaţia, alcătuită din d-na cu d. *Amiral I. Coandă,* vice-preşedintele L. N. R.; *Iliescu-Brânceni,* membru în comitet; *G. Popescu,* Inspector general al Municipiului Bucureşti; *D. Petrescu,* mare industriaş, *P. Pascu,* vice-preşedintele societăţii „Mărăşeşti" şi subsemnatul am pornit cu trenul din Bucureşti, fiecare pe socoteală proprie.

Până la plecare se făcuse toate demersurile la Belgrad şi se asigurase desfăşurarea programului, cu nepreţuitul concurs al legaţiunei noastre din Belgrad şi a asociaţiei „Jadranska Straja" (Sentinela Adriaticei) similară ligii noastre.

SPRE BELGRAD PE DUNARE.

După o noapte înăbuşitoare în vagonul de dormit ocupat aproape întreg de participanţi, la răsăritul soarelui delegaţia a descins la Orşova. Pe peron unul din cei mai harnici membri ai L. N. R. d. Lt. C-dor Ioan Andrei, căpitanul portului, ne aştepta cu trăsurile necesare transportului nostru în port. Fiind vorba de o ligă navală, itinerarul a fost stabilit a se face pe calea apei, a Dunărei albastre, cântată de poeţi şi muzicanţi, proslăvită de scriitori, — încheind cu Jean Bart.

După un popas de trei ore, — care putea fi de două, dacă nu ar fi trebuit să dăm ceasoarnicele cu o oră înapoi, — petrecute la o delicioasă grădină pe malul Dunărei, ale cărei ape curgeau dela vale la deal, — se anunţă sosirea vaporului de cursă.

DRUMUL PE DUNARE.

După viza paşapoartelor şi a bagajelor, sub vigilenţii dar binevoitorii ochi ai agenţilor vamali, punem piciorul pe teritoriul jugoslav, reprezentat prin vaporul *„Voevod Mişici"*. Vapor cu sbaturi, elegant, curat, cu cabine pe punte şi jos, cu salon de masă, bucătărie, bufet, etc.

A ne înţelege nu ne fu greu. Comandantul, d. Căpitan *Dragu şin V. Linici,* vorbeşte perfect româneşte. Suntem primiţi cu atâta cordialitate, că nu ştim cum i-am putea mulţumi vre-odată. Nici măcar nu ne ia bani de drum, acreditându-ne până la sosire şi la staţiile cu popas mai mare anunţând telefonic sosirea noastră.

Ne instalăm bagajele, ne pregătim ca de drum pe apă şi sus pe punte spre a admira cel mai pitoresc colţ al Dunărei.

Vaporul trece drumul la Tekija şi intrăm apoi în cazanele spumegânde, pe un drum şerpuit ce se strecoară printre stânci uriaşe, cari par uneori a ne închide calea.

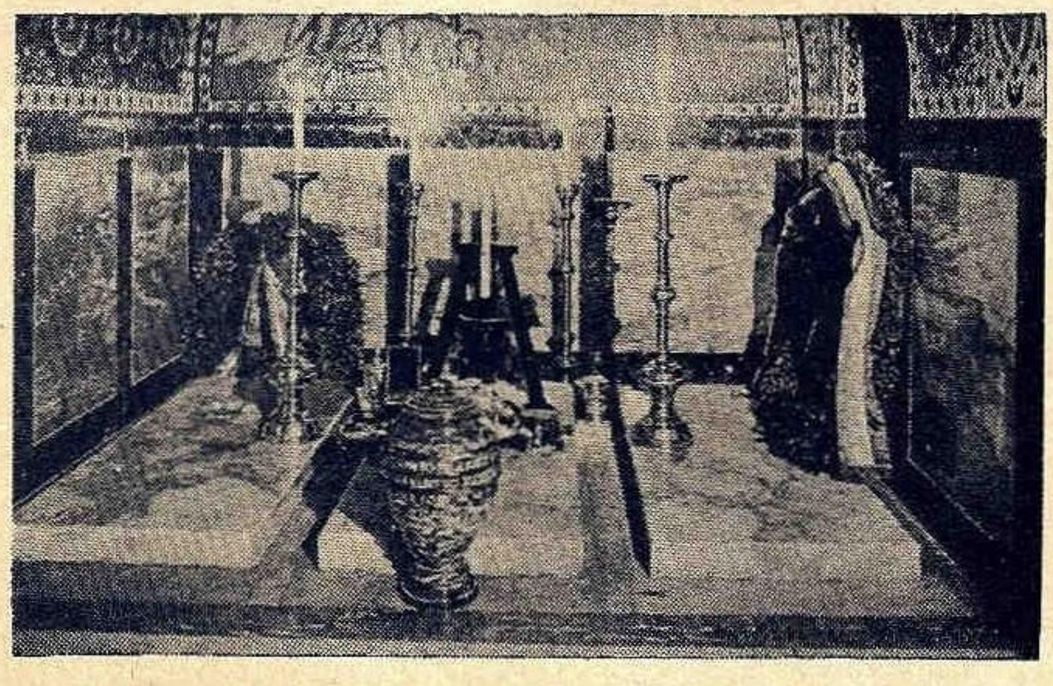
Camaradul Pascu îşi pregăteşte aparatul şi începe a prinde vederi: e atât de entusiasmat încât pe minut prinde cel puţin 5—6. Până să ajungem la Milanovacz, a scos vre-o 70! „Trage" cu atât elan, că l'am botezat „mitralieră".

După două ore acostăm la Milanovacz. Cheul transformat în piaţă: fructe, flori, peşte. Pe malul de peste drum, românesc, peştele e oprit a se vâna. In Jugoslavia nu e prohibiţie. O altă deosebire e că aci nu se admite a se vinde peşte mort, ci numai viu: cum e prins, e vârât în bărci cu capac şi cu găuri şi apoi dus la vânzare.

Admirăm nişte cegi minunate, pe care le-a cumpărat restauratoarea şi le aşteptăm cu nerăbdare să le devorăm la dejun. Aşteptarea ne-a fost zadarnică: după ce trecurăm de *Dobra, Colubaci* şi *Grădiştea,* — la masă furăm serviţi cu alte bunătăţi, dar nu cu cegă!

După amiază simpaticul comandant ne-a pus la dispoziţie scaune de odihnă pe punte, care au fost foarte bine venite. Chiar şi mitraliera domnului Pascu şi-a suspendat activitatea, Dunărea lăţindu-se şi ne mai interesând obiectivul.

Eşiţi în Dunărea largă, vremea frumoasă ne îndeamnă la siestă. Comandantul ne pune la dispoziţie chaise-louguri şi ne trezim la Palanca. Vorbă, taifas, planuri, nici nu ştim cum trecurăm de Dubravica, Kovin, Smederevo, Grocka, Panciova. Iar seara la masă... apărură faimoasele cegi. Inainte de a le vedea, mai comandasem ca



Mormântul Regelui Alexandru la Topola.

final câte o „palacinta", — adică plăcintă. Dar când apărură viitoarele victime, rumenite la prăjeală şi mari de nu încăpea 'n farfurie, am decomandat placintele.

— Nu se poate, că „sau stărnit!" — ne răspunse chelnerul.

Plăcintă stărnită? Am tăcut chitic, spre a vedea şi această minune. Avusese dreptate chelnerul: plăcintele erau... clătite şi la co-

manda noastră execuţia lor începuse, bucătarul „stârnise", — adică se apucase de meşteşugit foile.

PRIMIREA LA BELGRAD.

Incepe a se 'nsera. In zare se zăresc lumnile Belgradului. După ce trecem pe sub un pod destul de lung dar atât de jos la apă, încât au trebuit să se culce coşul şi catargul, intrăm din apa turbure a Dunărei albastre, în cea adevărat albastră, apă a Sevei, strecurându-ne printre luminile Belgradului şi al Zemunului, — portul Semlin.

Vaporul acostează încetişor, lumea se debarcă şi la bord se urcă din partea legaţiunii noastre d. Papiniu, consilier de legaţie, Ţară Lungă consul, Negulescu secretar, care salută delegaţia noastră.

Din partea asociaţiei *Jadranska Straja* (Sentinela Adriaticei) delegaţia e salutată de d. *Duşan I. Peleş* ministru la pensie şi preşedintele secţiei Belgrad, d. *Iosif Barici*, doctor în drept, vice-preşedinte al Consiliului de Stat, d. *L. L. Nenadovici*, avocat, d. *Mihail Terzibaşici*, casier general al Municipiului.

D. Dr. Barici, se adresează d-lui Amiral Coandă cu cuvintele:

In numele Preşedintelui Comitetului departamentului Belgrad al Sentinelei Adriaticei am onoarea să vă salut şi să vă urez bun sosit în Capitala Jugoslaviei.

Aţi venit la noi să faceţi un pios pelerinaj şi să vă prosternaţi în faţa mormântului marelui nostru rege martir şi să aduceţi omagiul marei şi puternicei voastre organizaţii.

Suntem profund mişcaţi de acest nobil gest, care mărturiseşte că împărtăşiţi durerea noastră adâncă şi veneraţia noastră pentru Acela care mai mult ca ori când trăeşte în inimele noastre. In această clipă nu putem decât să vă zicem „fiţi bine veniţi", nu printre aliaţi, nici printre camarazi ci printre adevăraţi fraţi.

Şederea voastră în Capitala noastră, în ţara noastră şi printre noi, să vă fie cât mai plăcută, astfel ca acest prim contact între cele două asociaţii să dea roade binefăcătoare ca întorcându-vă în frumoasa şi cavalereasca voastră ţară duceţi, scumpi fraţi, cele mai frumoase şi puternice amintiri.

Trăiască Liga Navală Română.

D. Amiral *Coandă* răspunde acestei frăţeşti salutări cu cuvintele:

Asociaţiile noastre nu sunt legate numai prin scopul lor comun, dar şi prin alte raporturi de ordin mai înalt. M. Sa Regele Carol ai României, preşedintele activ al Ligei Navale, adânc impresionat, ne-a aprobat acest pelerinaj la mormântul Celui cu care era legat printr'o rudenie ce consfinţea frăţeştile relaţii între cele două naţiuni vecine şi atât de încercate.

Să trăiască regele Petru al Jugoslaviei, M. Sa Regina mamă, Inalta Regenţă!

Trăiască Jugoslavia!

Delegaţia a fost găzduită la hotelul „Excelsior" destul de cunoscut românilor.

PELERINAJUL LA TOPALA.

Vineri 14 Iunie.

Cu două automobile puse la dispoziţie de ministerul de război şi însoţită de d. Lt. C-dor *P. Martinici, delegatul* Comandamentului Marinei şi d. avocat *I. L. Nenadovici*, membru în comitetul central al asoc. *Jadranska Straja*, delegaţia a străbătut minunatul drum ce leagă Belgrad de Oplenatz.

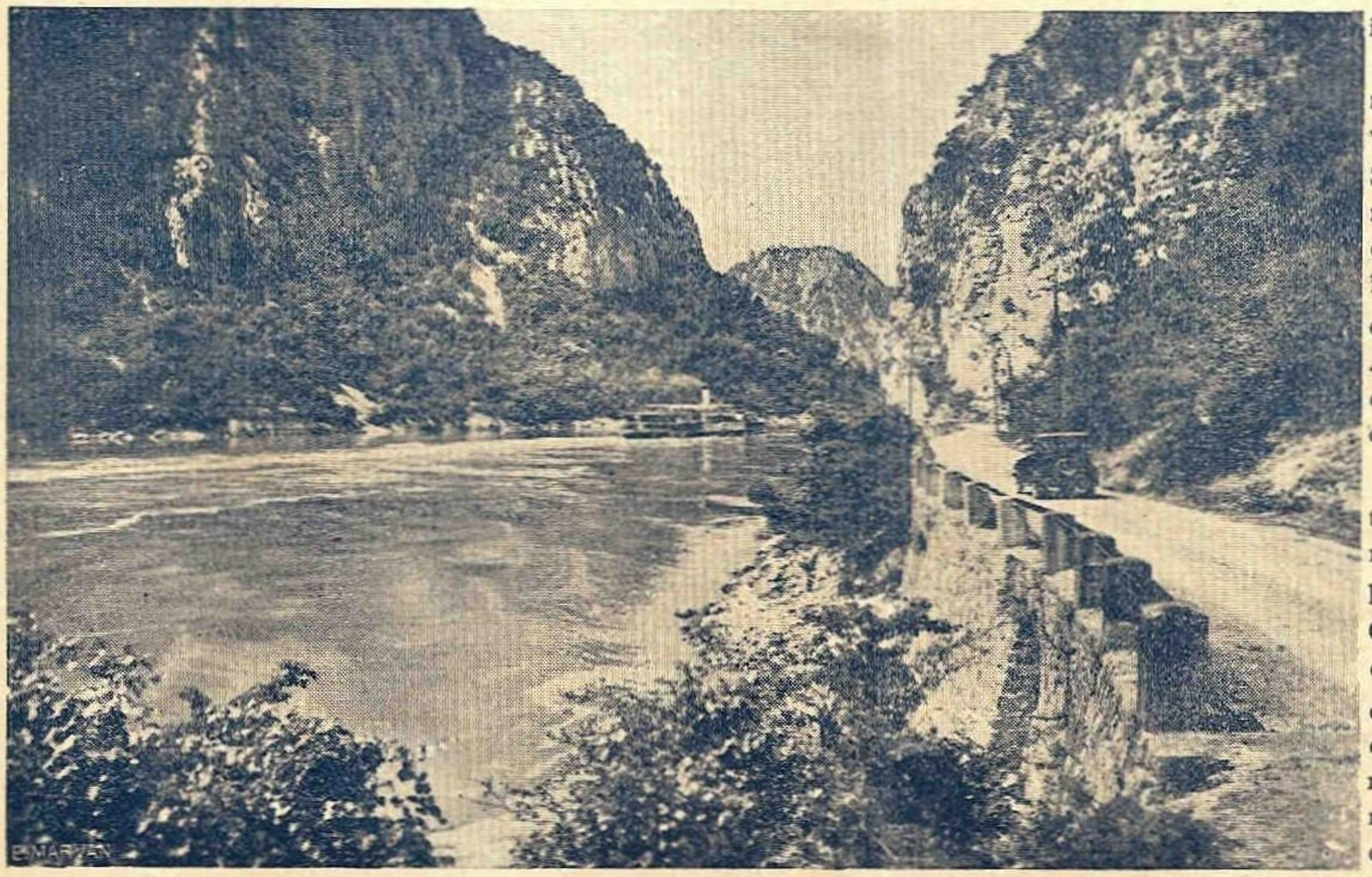
Sosea minunată, ce urcă dealuri şi scoboară văi, martore ale eroismului jugoslav în sângeroasele lupte ce s'au dat pentru ocuparea capitalei.

Ajunşi la Oplenatz, delegaţia a depus la mormântul Regelui întregitor Alexandru I o coroană de flori naturale, cu panglici române şi jugoslave îmbinate ca un simbol al frăţiei şi în durere a celor două naţiuni. Pe panglicele româneşti s'a scris: *„Liga Navală Română, Regelui Cavaler Alexandru I Intregitorul"*.

Ingenuchiaţi cu toţii în faţa lespedei ce acoperă rămăşiţele celui ce a murit cu gândul la ţara pe care o unificase, acele scurte clipe de reculegere ne-am putut da seama de durerea întregului neam, observată la Belgrad, pe drum şi la Topola.

Mormântul foarte simplu e aşezat în subsolul capelei Karagheorghevicilor. La capăt arde între altele şi candela adusă de societatea „Mărăşeşti" cu pământ din acel loc scump.

In fiecare boltă sunt câte trei morminte. Acolo unde e îngropat un membru al familiei regale, arde câte o candelă centrală. La locurile libere, candela nu e aprinsă.



Vedere din Cazane

Biserica propriu zisă, de o ininterior e un juvaer de mozaicuri, işare modestă pe din afară, în reprezentând scene din sfânta Evanghelie, din faptele Apostolilor, Sfinţilor şi Mucenicilor. La intrare e înfăţişat regele Ptru Karagheorghevici, Ctitorul, purtând în mâna stângă capela, iar de dreapta ţinându-l Sf. Gheorghe. Acesta îl conduce în faţa Maicei Domnului, care stă pe tron, cu Mântuitorul în braţe.

Părţile stranei sunt transformate în muzeu cuprinzând toate darurile metalice, — aur, argint sau bronz, — oferite în amintirea Celui căzut la datorie. A le descrie e o imposibilitate, atât sunt de multe şi variate, dela simple coroane, la alegorii gigantice. Ca români ne-au impresionant coroanele de bronz depuse de C. F. R., de Asociaţia Presei şi a soc. Mărăşeşti.

Cum dela Belgrad până la O-

plenatz sunt 87 km., guvernul jugoslav a construit un imens şi impozant hotel-restaurant, cu terase de unde se poate admira împrejurimile.

Atât la dus cât şi la întors am fost impresionaţi de veneraţia poporului pentru defunctul lor Rege. Mai toate casele poartă drapelul negru. Copii de şcoală urcau dealul şi jurau la mormântul regal credinţă Regelui Copil. Oamenii cu care stam de vorbă le lăcrima ochii când se pronunţa numele regelui adorat.

Aci „Jadravska Straja" a oferit un dejun intim, la care delegaţii jugoslavi au primit insignele Ligei Navale Române şi s'a închinat pentru prosperitatea şi frăţietatea celor două asociaţii.

PELERIAAJUL LA AVALA.

Cu aceleaşi maşini ne-am înapoiat spre Belgrad, urcând drumul în serpentină până în vârful muntelui Avala, unde se odihnesc provizoriu osemintele *„soldatului anonim"* jugoslav.

Pe mormântul simplu cu cruce în vârf, delegaţia a depus o jerbă naturală pe ale cărei panglici sta scris: *„Liga Navală Română, simbolului tradiţionalei vitejii a soldatului jugoslav"*.

Intr'o cameră alăturată s'a semnat registrul de vizită şi s'au admirat coroanele depuse de alte delegaţii. Impresionantă prin mărimea ei coroana depusă de marinarii francezi.

S'a vizitat apoi lucrările noului mormânt. Pe o înălţime de formă piramidală, în vârful căreia se urcă cele 80 de trepte ale scării ce formează piramida, se va înălţa un mausoleu în forma unui sarcofag roman. La capete acoperişul-capac, va fi susţinut de 12 cariatide, — 6 de o parte şi 6 de alta, — femei în costume naţionale jugoslave, reprezentând fiecare câte o provincie, cel înmormântat ne ştiindu-se căreia aparţine.

Lucrările toate sunt executate de armată, — genişti, — iar planurile sunt datorite sculptorului cu renume mondial *Mestrovici.*

Şi aci guvernul a construit un hotel-restaurant, la care s'a oferit delegaţiei răcoritoare.

Reîntorşi la Belgrad, d. Amiral Coandă şi subsemnatul am fost invitaţi la şedinţa solemnă a comitetului asoc. *Iadranska Straja.* D-l Peleş, preşedintele ei, a arătat celor prezenţi importanţa acestei şedinţe, — legătura pe vecie între cele două ligi.

D. *Amiral Coandă* şi-a exprimat mulţumirea de felul cum delegaţia a fost primită şi mai ales satisfacţia că la întoarcere va putea raporta M S. Regelui, preşedintele L. N. R. sublimul clipelor ce le trăim!

S'au expediat următoarele telegrame:

M. SALE REGELUI CAROL II

Preşedinte activ al Ligei Navale Române.

Jadranska Straja şi Liga Navală Română luând astăzi pentru prima oară contact, exprimă M. V. cel mai profund devotament şi cele mai respectuoase asigurări de armonioasă conlucrare spre îndeplinirea idealului comun de propăşire al celor două marini, română şi jugoslavă.

(ss) DR. DUŞAN PELEŞ, ministru la pensie, preşedintele Jadranska Straja, Belgrad.

(ss) AMIRAL COANDĂ, vice-preşedintele L. N. R.

M. S. REGELUI PETRU II AL JUGOSLAVIEI

Belgrad

Conducătorii Ligei Navale Române din Bucureşti şi ai regionalei Straja Adriaticei din Belgrad în şedinţa comună după pelerinajul făcut ca semn de solidaritate frăţească de aliaţi la mormântul regretatului rege erou Alexandru I Intregitorul, din Oplenatz şi la mormântul soldatului anonim din Avala, depun Majestăţii Voastre, cunoscutului protector al Străjei Adriaticei, asigurarea neclintitei supuneri şi celui mai profund respect.

(ss) DR. DUŞAN PELEŞ, ministru la pensie, preşedintele Jadranska Straja, Belgrad.

(ss) AMIRAL COANDĂ, vice-preşedintele L. N. R.

La aceste telegrame s'au primit următoarele răspunsuri:

AMIRAL COANDĂ

Vice-preşedintele Ligei Navale Române

Belgrad

M. S. Regele mă autoriză să vă transmit viile sale mulţumiri pentru omagiile exprimate din partea Jadranska Straja şi a Ligei Navale Române.

Directorul Secretariatului particular al M. S. Regelui

EUGEN BUHMAN

Excelenţii Sale D-lui DR. PELEŞ, fost ministru, preşedintele comitetului Societăţii Jadranska Straja

Belgrad.

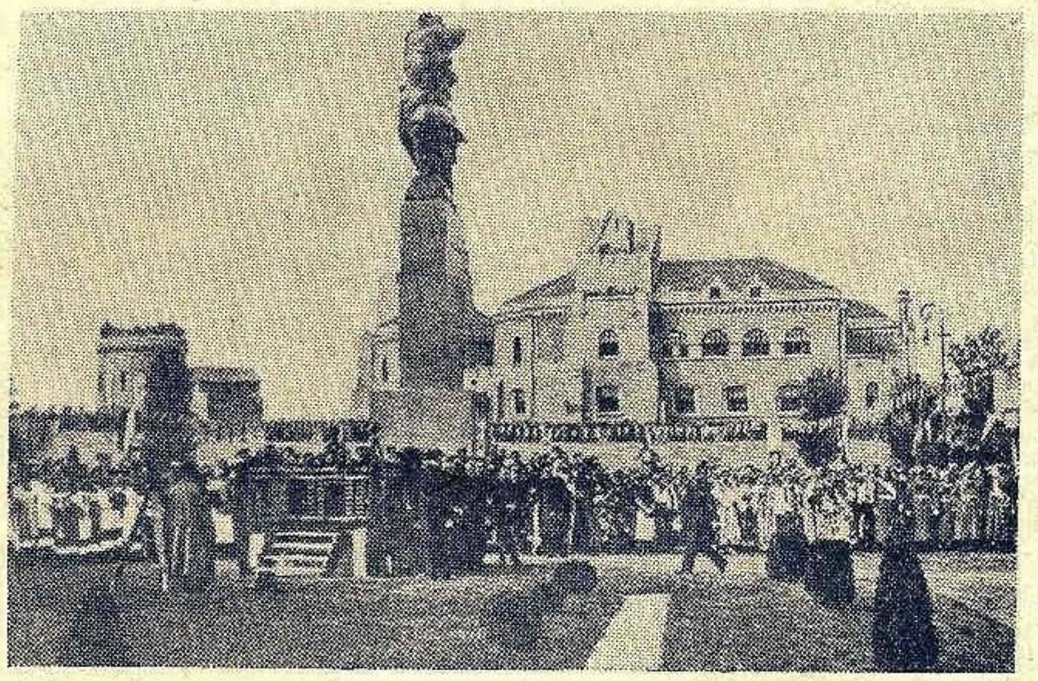
Din ordinul Alteţii Sale Regale Principelui Regent, am onoare a vă exprima mulţumiri pentru sentimentele de supunere şi credinţă transmise M. S. Regelui şi familiei regale în şedinţa comună a reprezentanţilor Ligei Navale din Bucureşti şi ai societăţii Jadranska Straja din Belgrad.

Ministru Palatului, MILAN ANTICI

VIZITAREA ORAŞULUI

15 Iunie

In program erau prevăzute vizitele protocolare la autorităţi, la ambasada română şi la consulat. Prin amabilitatea d-lui Papiniu,



Vedere din Belgrad

nu numai că delegaţia a fost scutită de ele, dar tot domnia sa a fost cel care s'a pus la dispoziţie, împreună cu d. Negulescu, să ne arate oraşul, în special vestitul colţ al Belgradului la confluenţa Savei în Dunăre, cunoscut sub numele de *Kalimegdan.*

Opriţi de o sentinelă energică dar politicoasă, comandantul taberei aşezate în vechile cazărmi-întăriturі de pe vremea turcilor şi a romanilor, ne-a îngăduit vizitarea, dându-ne chiar un colonel să ne însoţească.

Cu toată urgia vremilor, — bombardamente, furtuni, ani, — zidurile vechei cetăţi durează şi azi. Pe alocuri se văd încă urmele ghiulelelor şi obuzelor. Grosimea zidurilor construite pe vremea când nu se cunoştea rezistenţa materialelor, nici economia mânii de lucru şi a materialului, e uluitoare, atingând în unele locuri chiar 10 metri.

Crenele, bastioane, şanţuri, tuneluri ce duc tocmai la Dunăre, chiar şi un puţ ascuns de pe vremea romanilor!

Din cetate, în care se găseşte o biserică străveche, o placă comemorativă a celor morţi pentru patrie, o criptă unde zac oasele a câtorva sute zidiţi de vii, ochiul trece la priveliştea unui parc modern, cu tuneluri şi podeţe, cu minunate plantaţii şi boschete.

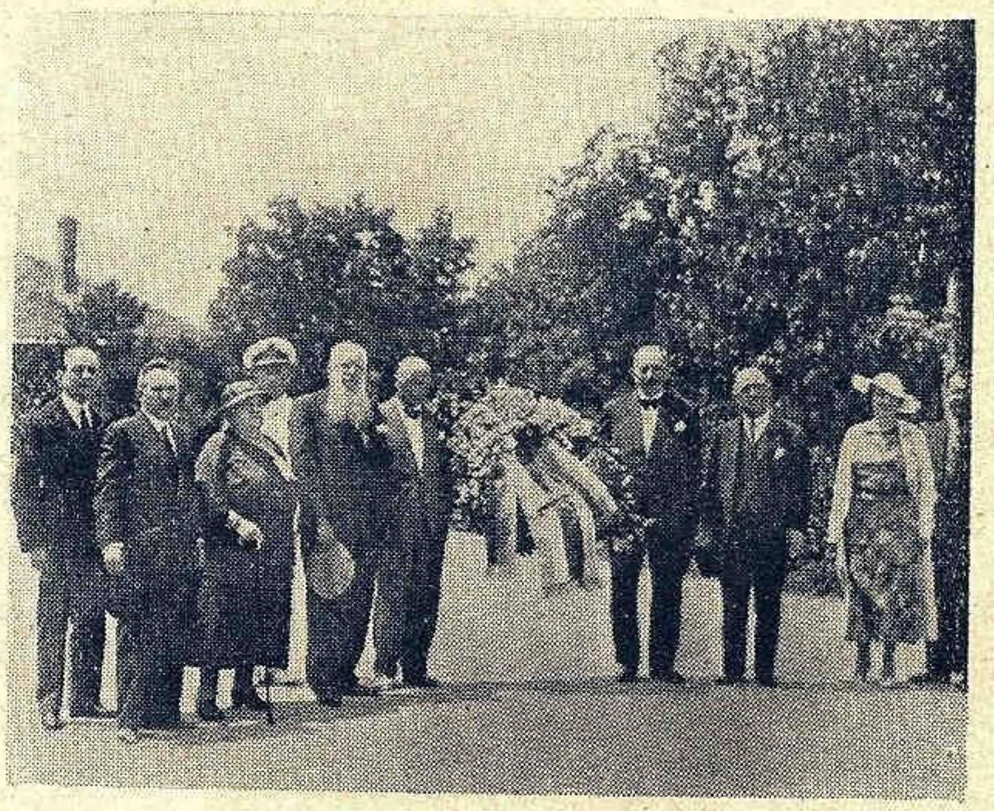
In colţul stâncei se înalţă pe vârful unei coloane, statuia geniu-

lui muncii şi puterii de rezistenţă a poporului jugoslav': un atlet cu o muschiulatură... de atlet, ţinând spada într'o mână şi un vultur în cealaltă.

Priveliştea nu se poate reda în cuvinte. De aci se poate adânci întreg şesul Dunărei. Ia faţă stă Zemunul, — Semlinul, — altă cetate ce stă în coasta Belgradului, atât în timp de pace cât şi în timp de război. Sava curge lin, albastră cum cântecul spune că ar fi Dunărea, strecurându-se pe sub giganticul pod suspendat ce leagă pe vecie Belgradul de Zemun. Din partea opusă mohorâta Dunăre îşi poartă apele turburi, cari par a respecta pe ale Savei, ce-i reaminteşte apa mărei în care are să se reverse după sute şi mii de kilometri.

BANCHETUL MUNICIPALITAŢII.

Intr'unul din somptuoasele saloane ale elegantului hotel *„Srpski Kralj"*, — Regele Sârbilor, — municipalitatea oraşului Belgrad a



Delegaţia spre mormântul regelui Alexandru

oferit delegaţiei un dejun de 18 tacâmuri şi cu următorul menu:

Hors d'oeuvres variés
Esturgeon à l'amiral
Poulet nouveau rôti
Pommes de terre nouvelles
Salade de saison
Asperges en brauche
ss. Mousseline
Parfait
Fruits

Au luat parte d-nii: Dr. Duşan Peleş, inginer Milan Neşici, profesor universitar, fost primar; Lt. C-dor Martinici; Jan Gostkowski, magistrat; Tadensz Timotens Rudowski, diplomat comercial; Mih. Terzibasici, casier general al municipiului; Dr. Josef Barici, vicepreşedintele Consiliului de Stat; avocat L. L. Nenadovici, avocat St. Vagner; Paunovici G., mare compozitor.

Cel dintâi a luat cuvântul d. *Nesici:*

„Două ţări vecine, ceva unic în lume, trăesc de ani, de secole fără nici o ostilitate, ceartă, — România şi Jugoslavia.

De sute de ani nu se găseşte în istoria celor două popoare decât o colaborare perfectă şi permanentă, precum şi cultivarea de sentimente frăţeşti şi o unitate de ţeluri completă şi sinceră.

Câteva sute de ani s'au scurs de când destinul nostru comun, un destin greu şi apăsător, de când idealurile noastre naţionale şi identice au stabilit legături intime, statornice şi neclintite între noi şi poporul român.

Primii noştri luptători pentru eliberarea poporului nostru de jugul străin găseau de atâtea ori în orele de slăbiciune şi ispită un sprijin amical, un ajutor înbărbătător şi un adăpost sincer şi frăţesc în poporul român.

Şi când justiţia istorică au dus popoarele noastre spre cucerirea deplinei libertăţi, spre victorie şi unire, românii şi jugoslavii au fost tot timpul cot la cot pe câmpul de luptă, ca şi cel de onoare.

Aceste legături, încoronate prin înrudirea glorioaselor noastre dinastii şi prin pactele ce unesc cele două ţări şi pe câmpul politicii exterioare, au devenit garanţia marelui viitor al poporului român şi al nostru precum şi un instrument de pace în Balcani şi în Europa.

Pentru acestea, scumpi prieteni, Belgrad, capitala Jugoslaviei, resimte o bucurie excepţională să poată saluta ca scumpi oaspeţi pe reprezentanţii poporului român.

Cu inima deschisă Belgradul vă primeşte cu cea mai mare căldură".

D-l *Amiral Coandă* mulţumeşte pentru călduroasa primire, care a acentuat frăţia dintre cele două popoare, ale căror inimi au bătut în acelaşi ritm atât la necazuri cât şi la bucurii.

„Durerea care v'a cuprins ne-a sguduit şi pe noi şi pentru aceasta am găsit de a noastră datorie să depuenm o lacrimă pe mormântul celui care a fost cel mai mare rege, care a suferit pentru unirea Jugoslaviei. In acelaşi timp, cunoscându-ne să legăm şi mai strânse legături între cele două ligi navale.

Primirea caldă cu care ne-aţi onorat ne-a dovedit cât de apropiaţi sufleteşte suntem şi cât de promiţător este viitorul.

Va fi o mare mulţumire pentru mine ca atunci când mă voi prezinta M. S. Regelui, preşedintele nostru, să-i raportez tot ceeace aţi făcut pentru delegaţia noastră, — deşi sunt sigur că nu voi găsi cuvinte cari să exprime totul. Când i-am cerut învoirea să facem acest pelerinaj, M. Sa ne-a spus: „duceţi-vă, să vadă întreaga Jugoslavie cât a fost de iubit şi apreciat defunctul Rege Alexandru de noi românii". Am fost adânc impresionat de evlavia cu care copiii de şcoală se prosternau la mormânt.

Ridic paharul pentru sănătatea Regelui Petru II, ca în deplină sănătate să desăvârşească opera augustilor săi înaintaşi. Trăiască Regele Petru! Trăiască Dinastia! Trăiască Jugoslavia!

D. *Dr. Barici,* din partea Jadranska Straja a rostit următoarele:

„După primul contact la sosirea d-voastră în Belgrad şi după ce v'am însoţit în piosul vostru pelerinaj la mormântul Regelui martir, şi la acela al Soldatului Necunoscut, am avut aseară onoarea să vă primim la sediul asociaţiei noastre.

Intr'o şedinţă comună şi o atmosferă de cordialitate şi camaraderie, s'au arătat programele, s'au schimbat păreri şi s'a constatat o perfectă concordanţă în toate problemele discutate. S'au trimes apoi telegrame omagiale M. M. L. L. Regelui României, Preşedintele activ al L. N. R. şi Regelui Jugoslaviei, augustul protector al Sentinelei Adriaticei.

Să-mi fie îngăduit cu acest prilej să exprim dorinţa ca scumpele legături ce s'au înjghebat să se strângă din ce în ce mai mult şi prima noastră întâlnire să asigure o colaborare activă între cele două organizaţii surori, ca idealul lor comun, propovăduirea şi infiltrarea noţiunei despre valoarea mărei şi dragostea pentru acest element de frumuseţe sublimă, de putere şi de civilizaţie, să sporească prosperitatea marinelor noastre, să păzească libertatea mărilor noastre şi să ajute la exploatarea raţională a lor.

Intorcându-vă în frumoasa şi cavalereasca voastră ţară, vă rog, domnilor delegaţi, în numele Sentinelei Adriaticei, să binevoiţi a fi interpreţii noştrii pe lângă toţi membrii Ligei Navale Române a profundei noastre gratitudini pentru această mărturie de respect şi pietate pe care a-ţi adus-o la ce avem mai sfânt şi mai scump şi să le exprimaţi cea mai vie simpatie şi urări de prosperitate pentru marea şi puternica voastră organizaţie. Deasemenea să păstraţi cea mai frumoasă amintire de această primă întâlnire pe acest pământ atât de frământat şi glorios în care, românii, fraţi de arme şi de glorie, sunt consideraţi ca prieteni sinceri şi în care o augustă

Hrisovul pentru corăbiile ţării ce sunt a umbla pre Dunăre

— Dat de domnitorul Alex. Moruzi în anul 1793. —

Cercetat de V. A. Urechea

„Stăpânitorilor ţărilor şi toţi cei puternici, îndatoraţi fiind a îmbrăţoşa mai înainte decât toate altele, bunătatea facerilor de bine, nu doară cugetând întru trufie, de a se asemăna Dumnezeirii, ca odinioară Luciferul, dupe cum şi mulţi din filosofi au îndrăsnit a zice, ci mai vârtos că, următori fiind Dumnezeeştilor porunci, să arate cu dinadinsul prin săvîrşirea acestei bunătăţi, mulţumită către Dumnezeească bunăvoinţă, de la care au primit darul şi puterea acestei destoinicii ; datorie netăgăduită a noastră socotind a fi săvîrşirea cea după putinţă a facerilor de bine către toţi supuşii Domniei mele, din ciasul ce Dumnezeească provedinţă ne-au încredinţat oblăduirea acestei ţări, ştiind despre o parte, că rădăcina şi temeiul îndestulării ţărilor şi locuitorilor acestora, în urma învăţăturilor celor de multe ştiinţe, trei fiind oareşi carele, adică: meşteşugurile, lucrarea pământului şi negoţul, şi fără carele nu este cu putinţă a se îndestula un norod, de ar fi măcar şi umbrit sub umbra Dumnezeirii, şi văzând-o lipsită de acestea trei păraie isvoritoare de îndestulare, n'am lăsat mijloc a nu cugeta şi a nu ne sili, pentru ca să putem abate într'însa aceste folositoare isvoare şi prin carele să-i stingem lipsa şi scăpătăciunea, cât va fi cu putinţă, şi să putem aduce printr'această facere de bine, îndestularea cea dorită la toţi locuitorii acestei ţări ; eară despre altă parte văzând şi câtă silinţă au locuitorii acestei ţări spre săvîrşirea prea înaltelor Impărăteşti porunci la împlinirea cherestelelor ce se cer după vremi, şi la trimiterea zaherelelor pe la cetăţi, şi mai vârtos la împărăţitoarea cetate Constandinopolei, pentru care se şi numeşte Cheler al prea puternicei Impărăţii, şi câtă greutate cearcă şi sufere pentru săvîrşirea acestora, ne având vreun mijloc de înlesnire, am făcut multe chibzuiri şi de mijlocul cu care s'ar putea înlesni greutăţile şi a li se ajutora sirguiala şi cuceria, ca să săvîrşească poruncile fără de greutate într'acelea dară ce pot, şi a pricinui înlesnirea negoţului şi a îndemna lucrarea pământului, şi a invita aflarea meşteşugurilor şi a face săvârşirea cererilor ce sunt datori şi silitori locuitorii a le împlini cu înlesnire şi cu toate acestea de care le-am văzut lipsite din câte se cuvine această ţară, una şi cea mai mare fiind şi neaverea mijlocului cu care să se poată căra şi aduce mărfurile prin înlesnire pre apa Dunării, de la un loc la altul, am cugetat cu multă rîvnă, să pricinuim această facere de bine ţării, şi să facem rugăciune la prea puternica Impărăţie, la bunătatea şi milostivirea a căreia aflând priinţă necurmatele noastre mijlociri, a dobândi voie şi putere, prin strălucit şi prea slăvit Hatişerif, cu porunci vrednice de toată supunerea, ca să poată Valahia a face şi a avea *bolozane, şăici, caice,* şi de toate vasele pe apa Dunării, în cuprinderea ţării, carele să nu fie bănuite nici o dată de către vericine, privileghiu ce din vremile bătrâne de mulţi ani l-au fost perdut ţara aceasta".

Dar Divanul şi Domnitorul se întreabă sub care dregătorie urmează să se pună grija şi administrarea corăbiilor dintre „dregătoriile cele mari şi de cinste ale ţării domniei mele ?". Şi Domnitorul şi Divanul convin „să le aşăzăm sub ascultarea şi ocărmuirea dregătoriei spătăriei celei mari, sub oblăduirea căreiea este şi paza a tuturor marginilor ţării".

„In grabă căutând am făcut şi am găsit câte un vas pentru trebuinţa fieşi căruia judeţ al ţării".

„Drept aceea am dat acest întocmit şi bine închipuit hrisov al Domniei mele acestei dregătorii a Spătăriei cei mari, şi celui de acum cinstit şi credincios Boeriul Domniei mele Ienache Văcărescu vel Spăt., cu care să aibă volnicie deapururea această dregătorie a ocărmui şi a avea sub ascultarea şi paza sa toate vasele Româneşti, atât cele Domneşti, cât şi ale altora, ce cu voia Domniei mele se vor face dupe vremi, urmând întru toate poruncile ce prin mai jos arătatele ponturi se hotăresc".

Legea sau nizamul cirăbiilor cuprinde numai 8 articole sau ponturi ,cum se zicea pe atunci.

Art. I dispune asupra personalului din care se compune fiecare vas domnesc. Prin alegerea spătarului, fiecare vas va avea câte un căpitan „om credincios şi vrednic cu care domniei mele, dupe obiceiu, creştin" şi câte un ventrar sau elchegiu şi câţi ghimigii adică marinari vor trebui „după mărimea vasului, toţi creştini".

Un singur împiegat necreştin se prevede la fie ,care vas cu nume de *reiz*. Acela trebue să fie turc. Credem că trebuinţa pe vas a unui asemenea funcţionar se justifică prin împrejurarea, că vasele sosind în porturile turceşti, aveau nevoie de un interpret de limba turcă şi era acesta şi un fel de garanţie politică dată Turciei în privinţa corăbiilor româneşti.

Art. 2 arată că toţi aceşti marinari vor avea leafă de la visterie „precum s'au tocmit înaintea visteriei".

„Şi atât căpitanul încât va fi căpitan, să fie apărat de dăjdiile visteriei cu aridicătură de la Visterie, cât şi ventrariu şi ghimegii să fie scutiţi, cu pecetluitul Domniei mele, ca toată breasla spătărească".

Româncă, acum vai, copleşită de durere, este venerată şi iubită ca o mamă de întregul nostru popor.

Să trăiască Liga Navală Română ! Să trăiască România !"

După masă d. Amiral Coandă şi cu doamna au fost primiţi în audienţă de M. Sa Regina Maria, audienţă care a durat o oră.

Cu vaporul de seara delegaţia s'a reîntors spre ţară, luând trenul la Turnu Severin, afară de d-na şi d. Amiral Coandă şi d. Iliescu-Brânceni, care au fost reţinuţi spre a vizita încântătoarea coastă a Dalmaţiei.

Impresiile cu care delegaţia s'a întors, neşterse vor rămâne. Cu acest pelerinaj s'a făcut legătura Baltica-Adriatica, deoparte prin Liga Morska pe de alta cu Jadranska Straja.

COMANDOR NEGULESCU

In art. 3, nizamul hotărește care să fie limanul sau portul de ernare al corăbiilor. Spătarul alege un asemenea port în gârla domnească din balta de la Cărnogi din jud. Ilfov. Aci, toate corăbiile Domnești ale tuturor județelor „la noembrie „să se afle intrate la liman, având paznicii săi trebuincioși din breasla Nafica, cu rându, câți va găsi cu cale Dumnealui vel Spătar, în toate lunile de iarnă". „Breasla nautică" adică armata navală, este o dovadă că era vorba de o flotilă nu numai comercială. Breasla nautică aci stă alături cu breasla spătărească, adică cu armata.

Art. 4 dispune ca vasele să nu poată ieși din liman în primăvară de cât în urma unui ordin domnesc.

„Primăvara, când va fi vremea să deschiză vetrele, să nu easă de la liman fără porunca Domniei mele, și când va fi trebuință Domnească se va da porunca Domniei mele prin Pitac către Dumnealui vel Spăt. care Pitac Dumnealui vel Spăt. de împreună cu scrisoarea Dumnealui, să-l trimită către căpitanu șăicii cei orânduite, și săvîrșind porunca ce i s'au dat de împreună cu sinetul ce va trimite pentru săvârșirea poruncei, să trimiță și Pitacul prin Dumnealui, ca să-și dea seama la Domnia mea".

Prin art. 5 și 6 se pun corăbiile în serviciul comerțului și mai cu seamă a transportului de zacherele. Ca să asigure corăbiilor un câștig cât și țării înlesnire, nizamul hotărește, că navlul ce se va percepe de corăbiile domnești, să fie numai pe jumătate decum se va plăti navlul la corăbiile turcești din schelea turcească vecină cu schelea românească. E de mirare cum și-au permis nizamul să dea pe față hotărârea de a face concurență atât de mare corăbiilor turcești!

Corăbiile domnești (bolozane, șaice, caice) sunt puse la dispoziţiunea transporturilor de mărfuri particulare, în urma unei anaforale a spătarului către domnitor, arătând că cutare vas nefiind trebuincios domniei la un moment dat, se poate pune în serviciului comerțului. Domnitorul dădea învoire sub pecete domnească. Această învoire se face sub rezerva, că vasul la trebuință să poată încărca, mergând de la un port la altul și zacherele sau cherestele domnești.

Prin art. 7 se dispune că: tot navlu de marfă străină să-l tocmească căpitanul și cu reizul și prin știința reizului, banii să-i ia căpitanu, înștiințând amândoi „către Dumnealui vel Spăt. de tocmeala ce au făcut, și banii să-i respundă căpitanul prin Dumnealui vel Spăt. la Visteria Domniei mele".

In fine ultimul articol al nizamului se referă la dreptul particularilor de a înființa vase plutitoare pe Dunăre. Se cere o învoire a Domnitorului dată asupra unui raport al marelui Spătar. Aceasta învoire nu se va da decât după ce proprietarul vasului va prezenta marelui Spătar personalul vasului și mai ales un căpitan destoinic de a fi purtător de grijă acelui vas. Căpitanii vaselor particulare se numesc *vătafi* și nu pot funcționa decât după ce au primit decret în regulă de la marele Spătar. Vasele particulare astfel recunoscute, zice nizamul, vor fi ocrotite de spătorie ca și cele domnești.

Singura sarcina ce se pune vaselor particulare ca răsplătire pentru ocrotirea ce le dă spătăria, este obligațiunea ce are fiecare vas particular de a face pe fiecare an câte un transport până la portul Brăilei în interesul statului. Dar și acest transport nu cu totul gratis, ci plătindu-se navlu a 3-a parte din prețul ce iau ca navlu corăbiile turcești din schelea vecină cu schelea românească de unde pleca vasul particular: „Și plata să și-o ia dela Visterie, aducând sinet de la Dumnealui vel Spăt. că și-au împlinit datoria, și să-i dea atâția bani, și făcând o călătorie într'un an odată numai, apoi să fie slobod să-și facă alișverișul seu peste tot anul".

„Toate acestea întocmiri, ce prin mai sus zisele ponturi s'au bine închipuit, nădejduind că vor pricinui folosul cel cuviincios în toată țara Domniei mele acum, și va aduce dobândirile celea îndestulate în vreme la toți locuitorii țării, poruncim Domnia mea Dumitale vel spăt. ca să se urmeze de către deregătoria spătăriei cei mari întocmai și fără de cusur, în toată vremea. Drept aceea s'au dat acest cinstit al Domniei mele hrisov, care trecându-se în condica Divanului și Visteriei Domniei mele, și primindu-l Dumneata, apoi să-l dea la sfânta Mitropolie a țării, ca să stea sub stăpânire; și rugăm către aceasta și pe alți frați Domni „ce în urma noastră se vor învrednici a domni și oblădui scaunu acestei țări, să binevoiască și Domnia lor a ocroti această bună orânduială, și a ajutori țara, ca să i păzească acest privilegiu, ce cu multă strădanie i l'am dobândit, pentru ca să poată locuitorii ei, și a se folosi cu înlesnirea negoțului, și a săvârși poruncile Impărăteşti, fără greutate, pentru ca și alți Domni asemenea să ție și să păzească hotarele și așăzământurile Domniilor sale, întru tot cinstite și ocrotite în toată vremea".

„Și s'au întărit acest hrisov cu iscălitura și pecetea Domniei mele, sub mărturia luminaților și prea iubiților Domniei mele fii: Constantin Vvd, Dumitrașco Vvd, Nicolae Vvd, Gheorghe Vvd, și a D-lor cinstiților și credincioșilor veliți boeri ai Divanului Domniei mele: Nicolae Brancovan vel Vist. Dumitrache Racoviță vel. Ban. Ienache Văcărescu vel spăt. Ienache Moruzi vel Vor. de țara de sus, Manolache Brancoveanu vel Vor. de țara de jos. Manolache Crețulescu vel vor. Nicolae Filipescu vel vorn. Costache Ghica vel log. de ațra de sus. Scarlat Ghica vel log. de țara de jos. Nicolae Hangerli vel hatm. Dumitrache Manu vel Post. Isac Ralet vel Clucer. Dumitrache Costandache vel Pt. și ispravnic Costache Ghica vel log. de țara de sus; și s'a scris hrisovul acesta la anul dintâi dintru Domnie a Domniei mele, aici în orașul scaunului Domniei mele București, la anii de la zidirea lumii let. 7302, eară de la Domnul nostru I (i) sus Hrist. 1793. Noembre 23".

Transcris de Victor Stoianovschi

ZIUA APELOR

Inainte de a arăta cum s'a desfăşurat această zi dealungul apelor noastre, suntem datori a da o lămurire.

S'a spus de unii că sorocirea unor zile cu un caracter aparte, — a mamei, a copiilor, a apelor, — ar avea un caracter păgân, care ne-ar îndepărta dela creştinism.

Dacă în acele zile s'ar face închinăciuni obiectului lor, bineînţeles că da. De fapt, în acele zile, după obişnuita slujbă divină, nu se face altceva decât se concentrează gândurile şi preocupările spre un subiect comun, de preocupare naţională. Aceste zile au fost alese tocmai fiindcă neglijarea acestor probleme era dăunătoare neamului.

In ceiace priveşte *Ziua Apelor,* se va vedea din cele de mai jos că nu este o proslăvire a apei ca zeitate, ci deschiderea ochilor de ceiace trebue să fie fie apa curgătoare sau a mărei pentru noi, ca să o folosim noi, nu străinii.

Incepând dela sport, — înnot şi canotaj, — până la transporturi, se vede şi se ştie că mai toate sunt în mâinile străinilor. Socotim că a ajuns vremea ca tot românul să ştie a înnota, să aibă bărcuţa lui, iar ţara noastră să aibă cât mai multe nave plutitoare.

Ori la aceasta nu se va ajunge decât când tot românul va aprecia însemnătatea apelor, ca Dunărea. Dăm numai un exemplu: în Germania sunt 22.000 asociaţii de canotaj. Cel mai umil lucrător ori watman de tramwai are bărcuţa sa!

BALCIC

Programul serbării a fost:

1) Serviciul religios cu preoţi şi corul catedralei.

2) Cuvântarea ocazională ţinută de d. Barozzi, căpitanul portului, arătând însemnătatea serbărei, ce este marea şi ce foloase aduce ţărei noastre, ce este viaţa pe ape, scopul urmărit de Liga Navală Română, activitatea ce această instituţie desfăşoară pentru a apropia sufleteşte pe toţi de mare şi foloasele ce au toţi acei ce se grupează acestei instituţiuni ca membri.

3) O lecţie făcută cu şcoalele de către d-l Director al gimnaziului local.

4) Cuvântarea d-lui *Colonel Veleanu,* comandantul Cerc. Recr. Caliacra, către tinerii premilitari, sfătuindu-i să se apropie cât mai mai mult de mare, să înveţe înotul, canotajul, etc.

D-sa în frumoase cuvinte mulţumeşte Căpităniei Portului pentru concursul ce în orice ocazie îl dă tinerilor premilitari şi la toţi acei ce voesc a face sporturi la mare.

5) Concurs de înnot, coruri şi dansuri, şi

6) Plimbarea şcoalelor cu profesorii lor pe mare, cu bărcile motor.

Intrarea a fost liberă

La serbare au participat toate autorităţile civile şi militare şcoalele cu profesorii lor şi tinerii premilitari sub comanda d-lor: lt. *Schintescu* şi sublt. *Schilici,*

SULINA

La ora 17.30', la cazinoul dela Plaja Mării, s'a oficiat slujba religioasă pentru sfinţirea apelor, de către preotul paroh *S. Vârgolici,* asistat de preotul Bisericii Ellene, *Ioan Chiriacos,* răspunsurile fiind date de corul catedralei creştine ortodoxe române, sub conducerea d-lui maestru *Sever Tănăsescu.*

D-l sublt. de marină *Emandi Dinu,* delegat de secţiunea Sulina a Ligii navale Române, a vorbit în faţa unei asistenţe numeroase despre importanţa zilei, iar din partea corpului didactic local, a vorbit directorul şcoalei mixte din prospectul Dunării, d-l *Vasile Dascălu.*

I) *Producţiuni şcolare.*

a) Declamări şi recitări în legătură cu apa, la cari s'au distins elevele *Cîcma Silvia* şi *Bondar Ana,* de la şcoala de industrie casnică a Femeilor Ortodoxe Române, filiala Sulina;

b) Cântecele „Lorelei", „Pescarul" şi „Bob secară" ce au fost executate de corul catedralei.

II) *Producţiuni sportive.*

Marinarii Staţiunii Navale Sulina şi marinarii de pe şlepurile armate, conduşi de d-nii: Locot. *Ionescu Paul* şi *Orănescu Cicerone,* au executat pe plajă, în faţa Cazinoului:

1) Stafeta în circonferinţă;
2) Alergări în cârcă;
3) Cavalerii de la Malta;
4) Marinarul la uscat;
5) Sărituri în lungime cu viteză.

La această măreaţă serbare au luat parte comitetul de conducere al secţiunii Sulina a Ligii Navale Române, în frunte cu preşedintele

Dela serbarea Zilei Apelor.

său, numeroşi membri activi ai secţiunii noastre, autorităţile civile şi militare, elevii şi elevele gimnaziulu, elevele şcoalei de industrie casnică, elevii şi elevele celorlalte şcoli din localitate, precum şi un numeros public.

Serbarea s'a terminat la ora 19.20, fiind întreruptă din cauza ploaiei.

VÂLCOV

In conformitate cu Ord. Fundaţiei Culturale Principele Carol şi al M. I. P. însotite de apelul Ligei Navale şi a Rev. Şcolar Ismail, s'a alcătuit un comitet compun din d-nii *C. Badiu,* cpt. portului, *Pr. P. Corpaci,* lt. *Gleb Corini, P. Ciurtin* şi *C. Dumbravă* dir. şc. primare, *L. Presbiterianu,* şeful comisariatului, *Z. Cosov,* primarul oraşului, *M. Gavrilov,* şef. bir. pop., *M. Linte,* secretarul primăriei şi *I. Feodorov* şeful dep. C. A. M., care să organizeze serbarea pentru ziua de 30 Iunie 1935, consacrată anul acesta ca *Ziua Apelor.*

Serbarea a decurs după următorul program:

La ora 3 p. m. organizatorii şi concurenţii se aflau pe pontonul din faţa portului urmărind ordinele, instrucţiunile pentru concurs.

La ora 4 concurenţii pentru înnot au fost suiţi într'o barcă împreună cu d-l C. Badiu, căpitanul portului şi conduşi spre punctul de plecare, care a fost fixat la pontonul satului Periprava, situat la 4 klm. depărtare de Vâlcov.

Ajunşi acolo concurenţii în număr de 6 s'au aruncat cu toţii odată la semnalul dat ajungând la Vâlcov în ordinea următoare:

1) Navitchi Ioan, de 20 ani, de profesie pescar, după 30 minute.
2) Ivanciu D-tru, de 26 ani, de profesie măcelar, după 31 minute.
3) Danielenco Ioan, de 21 ani, de profesie grădinar, după 33 minute.

4) Ciobotaru Max, de 33 ani, de profesie croitor, după 35 minute.

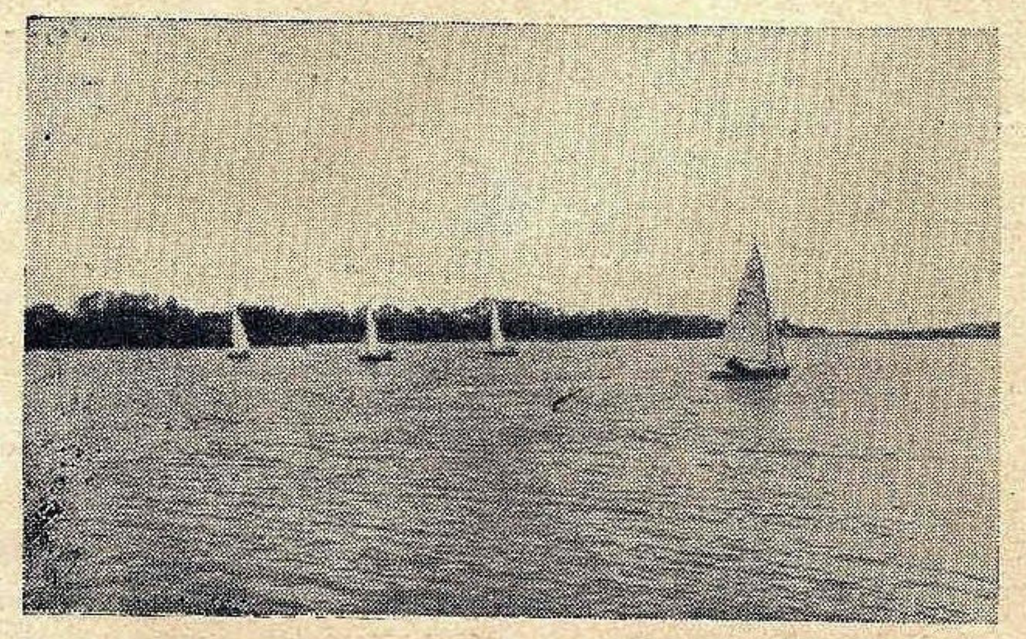
5) Covaliov Grigore de 25 ani, cismar şi Melentiev Gr. 25 ani, marinar civil, au abandonat cursa la mijlocul drumului suindu-se în bărcile de salvare.

Concomitent cu proba de înnot au trecut Dunărea din direcţia opusă cu bărci micii elevi *Tihanov Dumitru* de 15 ani şi *Ioan Suslov* de 16 ani.

— Primul clasat a fost Ioan Suslov care a trecut Dunărea în 16 minute, iar al doilea D-tru Tihanov în 22 minute.

A urmat apoi concursul de bărci pescăreşti cu câte 3 vâslaşi şi 1 cârmaci, pentru a trece Dunărea în timpul cel mai scurt. Au luat parte şi clasaţi în ordinea următoare bărcile conduse de :

1) Ivaşcu Vasile, de 20 ani, de profesie tâmplar.
2) Covaliov Ioan, de 20 ani, de profesie tâmplar.
3) Raicov Mefodi, de 28 ani, de profesie tâmplar.
4) Gladcov Andrei, de 17 ani, de profesie tâmplar.
1) Taptâghin L., de 17 ani, cismar.



Regate de bărci cu vele.

2) Macoveţchi R., de 18 ani, pescar.
3) Stepanenco I., de 25 ani, brutar.
4) Patricheev C., 17 ani pescar.,

Ambele bărci au parcurs distanţa în 5 minute, prima pornind la ora 6 şi 4 m. şi sosind la 6 şi 9 m., iar a doua pornind la 6 şi 2 m. şi sosind la 6 şi 7 m.

1) Teodor Danielenco, de 26 ani, pescar.
2) Haharov Alex., de 24 ani, pescar.
3) Afanase Danielenco, de 35 ani, pescar.
4) Zadarojnai P., de 21 ani, pescar.

Această barcă a parcurs distanţa în 6 minute, pornind la ora 6 şi sosind la ora 6 şi 6 m.

Primilor 3 dela concursul de înnot li s'au dat ca premii din partea comitetului organizator următoarele :

1) Naviţchi Ioan, o cupă pentru un an care reprezintă un înnotător în momentul când se aruncă în apă, pe statuetă este o placă de argint cu inscripţia *„Ziua Apei, 30 Iunie 1935, Vâlcov"* şi un ceas deşteptător.

2) Ivanciu Dumitru, 1 ceas mic de masă şi o pereche chiloţi de bae.

3) Danielenco Ioan, 1 pereche chiloţi pentru bae.

La concursul de bărci pescăreşti s'au dat 2 premii :

1) Bărcile No. 1164 şi 2226, un ceasornic mic de masă.
2) Barca No. 2300, una pereche chiloţi pentru bae.

La cursa de bărci mici s'au dat următoarele premii :

1) Suslov Ioan, 20 (două zeci lei).
2) Tihanov Dumitru, o carte „Marinarii fără teamă".

La ora 7 p. m. serbarea organizată pentru ziua apei s'a terminat, iar concurenţilor li s'a servit o gustare.

Premiile au fost procurate din donaţiile făcute în mod benevol din partea locuitorilor din Vâlcov, pentru participare la serbare.

Totalul veniturilor conf. tabloului a fost de lei . . 1050.00
Totalul cheltuelilor conf. facturei a fost de lei . . 1137,00
un deficit de lei . . . . 83,00 care a fost acoperit de comitetul organizator.

OLTENIA.

Au fost concursuri de înnot şi diferite jocuri marinăreşti conduse de d. *Chiloiu,* cpt. portului *şi Coruchi Mitu,* şeful educaţiei fizice P. M.

ISMAIL.

Serbarea a fost patronată de d. *M. Constantinescu,* prefectul judeţului şi *B. Ulic* căpitanul portului, susţină de premilitari şi asociaţia sportivă Victoria.

După sfinţirea apelor a urmat cuvântarea d-lui prefect, bărci alegorice, sporturi şi concursuri nautice, sărituri, bătae de flori şi un bal.

GIURGIU

La ora 10,30 a pornit din centrul oraşului spre plaje o procesiune formată din : elevi şi eleve cu profesorii respectivi, reprezentanţii presei, societăţile corale, clerul şi public în frunte cu muzica militară.

Ajunsă la bazinul Sft. Gheorghe, întreaga procesiune, s'a ambarcat pe vapoare N.F.R. şi S.H. cu cari s'a transportat până la plaja dela Dunăre a Municipiului.

Pe plaje, la ora 11.30, după oficierea unui serviciu religios, d-nii *Savin Popescu,* directorul liceului „Ion Maiorescu" din localitate şi *Vasile Cordella,* primarul Municipiului au vorbit despre însemnătatea şi foloasele apei.

La ora 16 încep concursurile de natatie, canotaj şi diferite producţiuni pe apă sub conducerea subsemnatului, conform alăturatului program şi anume :

Natatie

Cursă de viteză pe distanţă de 800 m. între gruparea Clubului Nautic Giurgiu, Cercetaşii Marinari şi Asociaţia Culturală Sportivă „Dragaje", cu următorul rezultat :

1) Colaru Nicolae, C. N. G. . . . . premiul I lei 300
2) Viciu Dumitru, C. N G. . . . . premiul II lei 200
3) Lliescu şi Constantinescu, C. N. G . . premiul III lei 100

Canotaj

A. Curse de lotci cu 4 rame şi vâslă, distanţa 800 metri.
Trei lotci descalificate.
B. Curse de bărci cu 4 rame, distanţa 800 metri.
1) Barca Yachtului „Domniţa Florica" S. H. premiul I lei 300
2) Barca navei „Maican . . . . . premiul II lei200
3) Barca vasului „Dunărea" S. H. . . . . premiul III lei 100

Scondru orizontal

1) Bobhici Stancu, 2 steguleţe, ... premiu lei 50
2) Diverşi 2 steguleţe, ... premiu lei 50

Producţiuni de scafandri

Svick Giovani, premiu lei 200.

La ora 19, după terminarea programului, se procedează la împărţirea premiilor în sumă totală de lei 1500.

VĂCĂRENI-TULCEA

Azi 30 Iunie 1935, membrii Sfatului Căminului Cultural „P. Cerna" din com. Văcăreni împreună cu d-l Preşedinte, fiind din vreme avizaţi s'au adunat la ora 10 jum. a. m., spre a lua parte la desfăşurarea programului de *Ziua Apelor.*

Locul ales a fost pe malul gârlei ce trece pe lângă sat, unde era

multă lume şi toate autorităţile din comună, ba şi din satele vecine: Gorvăn şi Juncoviţa.

D-l Preşedinte Pr. Anghel Morola deschide serbarea printr'un cuvânt despre Ziua Apelor.

Au loc apoi recitări şi coruri produse de elevii de curs primar şi apoi se trece la concursul de înnot cu barca şi înnot corporal.

La vâslit pe distanţa de 500 m. au reuşit : 1. Tănase Gheorghe şi 2. Zamfir P. Vasile, la două rame.

La 4 rame pe aceeaşi distanţă au eşit primii : Gh. Mogoş şi Neculai Teodor şi II Lefter Roşu şi cu Zamfir P. Vasile.

La înnot p. viteză pe 200 m. au reuşit : 1. Lefter Roşu şi 2. Gh. Anastasiu învăţător, parcurgând distanţa primul în 7 minute, iar al doilea în 12 minute.

La înnot pe 2000 m. p. fond au reuşit : 1. Tănase Gheorghe, 42 minute ; 2. Gherghişan Vasile ; 3. Benu Sandu ; 4. Bâlea Nicolae ; 5. Sârghe Marin.

La ora 2 serbarea a luat sfârşit.

CORABIA

1) La concursul de înnot pentru viteză, au fost clasificaţi :

1. Budurea Constantin, premilitar.

2. Serg. Maria Marin, instructor P. P.

3. Brolan A. Gh., premilitar.

2) Concursul de înnot pe spate pentru viteză, au fost clasificaţi :

1. Muşuroi Florea, premilitar ; 2. Nistor Alex, premilitar ; 3. Budurea Constantin, premilitar.

3) Inont liber de distanţă (2500 m.), au fost clasificaţi :

1. Barţan Marin, premilitar ; 2. Budurea C-tin, premilitar ; 3. Melencovici Virgil, premilitar.

4) Concursul cu bărcile pentru viteză, distanţa 1 klm. au fost clasificaţi :

1. Sergentul Băcanu Niculae, instructor premilitar ; 2. Muşuroi Florea, premilitar.

ISLAZ

1) La concurs de înnot pe spate, viteza pe 200 m. au fost clasificaţi :

1. Lia Anton, premilitar ; 2. Nelepcu Florea, premilitar ; 3. Floriţa Toma, nepremilitar.

2) Concurs de tot felul de înoturi, viteză, pe 260 m. au fost clasificaţi :

1. Blejan Florea, nepremilitar ; 2. Magaragiu R. Gh., premilitar ; 3. Casac Alexandru, nepremilitar.

3) Concurs de tot felul de înoturi, viteză pe 400 m. au fost clasificaţi :

1. Blejan Florea, nepremilitar ; Magaragiu R. Gh., premilitar ; 3. Casac Alexandru, nepremilitar.

4) Concurs de înot de rezistenţă pe 2000 m. au fost clasificaţi :

1. Cone Vasile, nepremilitar ; 2. Nelepcu Florea, premilitar ; 3. Floriţa Toma, nepremilitar.

5) Concurs de înot pentru trecerea Dunărei lăţime 400—500 m., au fost clasificaţi :

1. Blejan Florea, nepremilitar ; 2. Simion Petre, premilitar ; 3. Păun Ion, premilitar.

Serbarea s'a terminat în conformitate cu adresa dvs.

TECHIRGHIOL.

Căminul cultural „C. Tănase" în colaborare cu Asociaţia „Cartea sub Icoană" şi subcentrul pregătire premilitară şi a primăriei au ţinut să serbeze această zi aşa cum se cuvine. După slujbă S. Sale Preotul Antohie şi cuvântarea d-lui primar P. Macri a urmat concursurile de înnot şi fugă la care au câştigat următorii :

Gh. Iliescu, Gh. Niţă, C. Lazăr, Ablez E., Lazăr S., Sachelie A., Matache Ştefan, Stighe O., D. Găetan, C. Munteanu, Cr. Niţescu, SeSr Em., D. Stănescu, P. Dumitrescu. Tuturor acestora li s'au distribuit premii în bani şi cărţi oferite de către primărie, cămin şi d-l Prof. Mureşeanu.

MAHMUDIA.

Un comitet compus din notabilităţile comunei : d-nii prof. Vasiliu, Dr. Ralciuc Ştefan, etc., au organizat serbarea. După ce s'a arătat asistenţei scopul acestei serbări şi însemnătatea Dunărei din toate punctele de vedere şi după un program artistic executat de elevii şcoalei primare de sub conducerea d-lui V. Durac s'au organizat concursuri de înnot de fond şi viteză la care au câştigat : Oniscu P., I. Iacovici, Coadă Mitu, N. Gheorghe, F. Iacovici, Agache Hr.

PRISĂCANI-IAŞI.

In această comună serbarea „Zilei apelor" a fost organizată de către Căminul cultural „Pr. A. Gheorghiu" de sub conducerea d-lui Popa. S'a făcut o slujbă religioasă şi o serbare artistică la şcoală după care s'a organizat la Prut concursuri de înot. La aceste întreceri au eşit câştigători : V. Nechita, Coadagalbenă V., M. Bădicu, I. Nechita, I. Negruţu, P. Chiriac, I. Plop, I. Sandu, Gh. Angheluţă, V. Năstuta, Alex. Petrea, P. Gavril, V. Grigorescu, N. Găină, A. Radu.

GORJ.

In toate comunele organele pregătirei premilitare au organizat mici serbări la care s'a căutat a lumina pe toţi despre însemnătatea cursurilor de apă. A fost de regretat însă că aceste serbări nu s'au bucurat de nici un concurs al oficialităţilor şi a şcoalelor.

SCĂRIŞOARA-ROMANAŢI.

Pe malul Oltului, un comitet compus din d-nii : Pr. Popescu, I. I. Dădulescu, Tugui Firică, I. Voicu a serbat Ziua Apelor organizând concursuri de înot la care au eşit învingători : M. Dănciulescu, M. Popescu, P. Călinescu, D. Ciocârlan, P. Iacobescu, Niculin Popescu.

BISTREŢ-DOLJ.

Serbările organizate de căminul „Lumina" cu concursul d-lor : Al. Badea, Gh. Popescu, I. Ciucă, Pr. N. Ghinea, M. Iordache, N. Rusu.

S'a făcut slujbă religioasă, s'a arătat prin cuvântări rostul zilei şi însemnătatea apelor şi s'a organizat concursuri de înot şi vâslit pe lacul Călugăreni, la care au eşit învingători : St. Neamţu, N. Mitrică, P. Bucur, T. Mititelu, Gh. Rotaru, V. Pedelu.

DUNAVĂŢUL DE JOS-TULCEA.

Satul întreg adunat pe canalul Carol I în 63 de lotci pescăreşti au serbat cu evlavie ziua aceasta a apelor isvorul existenţei de toate zilele a locuitorilor şi elementul de care le e legată toată viaţa; organizatori au fost d-nii : V. Nicolau, V. Chernoiu, I. Nicolau, I. Cucencu, C. Vasilescu, I. Condrat. După ce s'au închinat Domnului şi d. V. Nicolau a arătat însemnătatea apelor s'au făcut întreceri de înot şi văslit la care au câştigat : T. Sava, V. Sava, I. Sirdenco.

ŞĂGANI-CETATEA-ALBĂ.

Serbările au fost organizate de către d-nii : Cernăuţeanu şi P. Stamatiu. La concursurile de înot au eşit : A. Promoza, N. Letinschi, T. Colomiet.

TURCOAIA-TULCEA.

Serbările au fost organizate de d-nii Popa şi Bolbocescu. Au eşit învingători la concursuri de înot şi văslit: St. Chiracu, Tr. Băineanu, I. Greceanu, V. Toncescu.

MĂCIN-TULCEA.

Serbarea a fost organizată de către Căminul cultural din localitate cu concursul d-lui Lascarov Moldoveanu care a arătat asistenţei împreună cu preşedintele Căminului, importanţa zilei. La concursurile de înot au eşit câştigătorii: Petcu Ilie, Greer Ion, Stoica Ilie.

TALMAZ-TIGHINA.

Pe malul Nistrului s'a organizat întâia oară această zi, de către Căminul cultural local.

La concursurile de înot au eşit câştigători: A. Napare, L. Avercu, V. Deliu, A. Focşa, S. Lavrinte.

TOPALU-CONSTANŢA.

Serbarea a fost organizată de către d-nii Manea şi Mândru. Au Au eşit câştigători la înot şi vâslit: Sima, Vulpe I., Marin Jipa, I. Cazacu, Gh. Vancea, D. Ionescu, I. Mândru, C. Tănase. Şcoala nu a dat nici un concurs.

In numărul viitor vom publica şi restul dărilor de seamă ale Secţiilor *L. N. R.* şi ale comunelor în care s'a serbat *„Ziua Apelor"*.

Pentru iubitorii mării şi ai literaturii maritime

La Liga Navală Română (Str. Eugen Carada 7, Bucureşti) se găsesc de vânzare, şi pot fi comandate şi prin mandat poştal, — următoarele cărţi:

O corabie românească de Jean Bart Lei 25 exemplarul.
Cartea Dunării de Jean Bart Lei 60 exemplarul.
Escale (versuri) de I. Gr. Perieţeanu Lei 140 exemplarul.
Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre de Mihail Negru Lei 80 exemplarul.
Carte de innot de P. Epureanu Lei 12 exemplarul.
Cartea Marinarului începător de Lt. E. Ghezzo Lei 35 exemplarul.
Cântec din Mare de Lt. C-dor N. Cristescu Lei 90 exemplarul.
Vocabular nautic de Nostromo Lei 20 exemplarul.

† Comandor V. Toescu

Incă unul din vechea gardă care ne părăseşte!

Comandorul Toescu Vasile.

Drumurile noastre, de şi mici, ca şi arma din care făceam parte, s'au întâlnit doar de două ori, — dar în ambele am putut cunoaşte mai ales omul.

Intâia oară a fost pe „Mircea". El secund, eu tânăr sublocotenent. Privirea sa cruntă, ordinele tăioase, gesturile bruşte, înspăimântau. Cu timpul însă ne-am dat seama că sub înfăţişarea rigidă se ascundea o inimă caldă, plină de atenţiuni pentru subordonaţi. Drept, cinstit, om dintr'o bucată: la serviciu era de o severitate ce şi-o impunea mai ales prin exemplu; la masă şi în oraş „Căpitanul Toescu se transforma în sublocotenentul Toescu".

Neuitată-mi va fi cariera grea petrecută pe Mircea care pentru prima dată nu se legăna în port, fiind prins de gheţuri ca „Fram" în regiunile arctice. La gura unei sobe de tuci, care da mai mult fum de cât foc, ne învăţa cu boabe de fasole şi de porumb, — figurile de cadril şi lancier pentru seratele dela cerc!

A doua oară a fost în plin război, pe monitor. A fost şi ultima oară. Dârzenia caracteristică şi-o revărsa asupra inamicului, adăogând din înfocatul suflet la încărcătura cu care obuzele ţâşneau din ţevi.

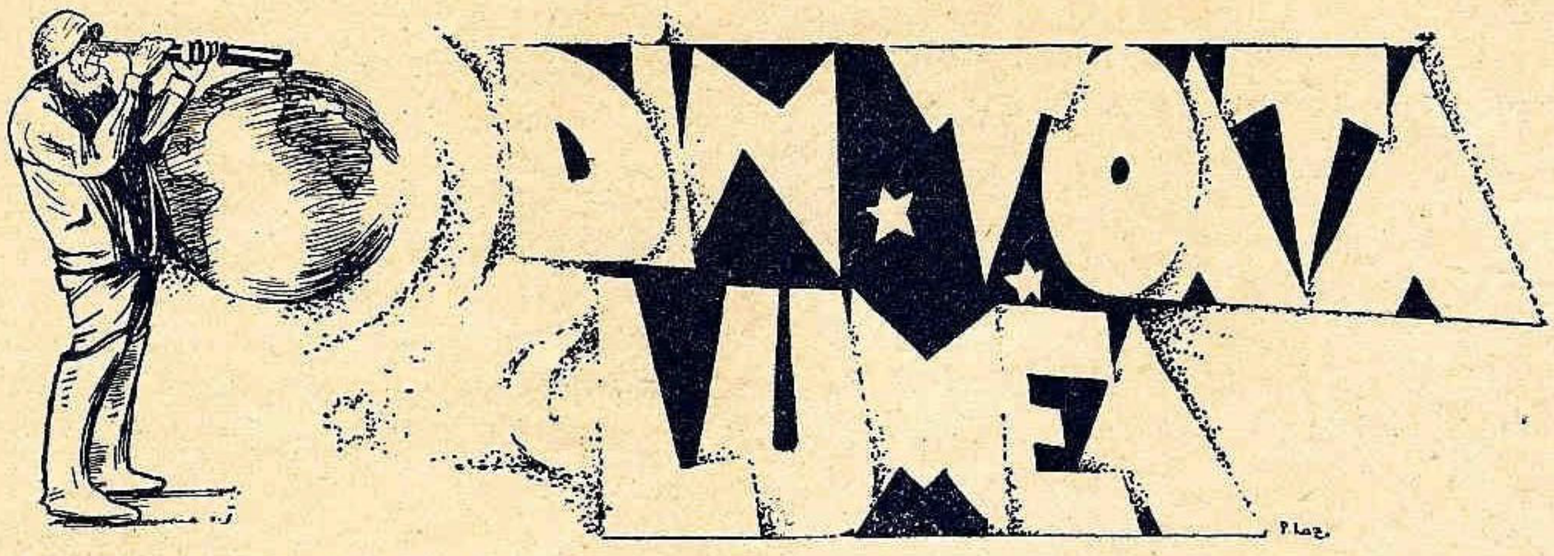
A părăsit marina obosit, — prea se dase cu totul, — şi decepţionat. Totuşi dragostea pentru armă au înfrânt supărările şi l'a pus să lucreze la un istoric al marinei în istovitoarea perioadă de nervi a neutralităţii şi cea care a urmat în prima fază a războiului.

Caracter ales, nu ştia ce este duplicitatea, tocmeala, ingăduinţa. Cu el însuşi era chiar mai sever de cât faţă de alţii. De aceia poate de mulţi erea temut, de câţiva

iubit, — de toţi însă apreciat: cu Toescu nu-i de glumă!

Domnul să-i primească curatul şi încercatul său suflet.

COMAN



Reglementarea muncei la bord în Jugoslavia.

Sora noastră din *Mica Înţelegere,* a făcut un mare pas în ceeace priveşte legislaţia sa maritimă. Astfel la 29 Martie a. c. s'a promulgat regulamentul care stabileşte condiţiunile de muncă pe navele maritime. In linii generale regulamentul se ocupă de următoarele puncte:

Echipajul navelor sub pavilionul jugoslav trebue să fie în general de naţionalitate jugoslavă, proporţia, efectivul şi compunerea urmând a fi stabilite după nevoie şi caz. Angajarea marinarilor se face pe baza unui livret liberat de către autorităţile maritime prezentat la îmbarcare. Marinarul la ambarcare face un contract pe voiaj sau pe o durată de timp. In port timpul de muncă e fixat la 4 ore pe zi şi 48 ore pe săptămână sub rezerva de derogări pentru a asigura paza de noapte şi serviciul pasagerilor.

In mare, timpul de muncă nu face obiectul unor dispoziţiuni speciale, însă va fi fixat de către anumite regulamente de administrare publică.

Serviciul în mare va fi asigurat pe 3 carturi pe navele care au 3 ofiţeri de punte sau mecanici. Marinarii trebuesc să execute toate muncile ce privesc navigaţia şi siguranţa navei, ţinând seamă însă de gradul erarhic, şi specialitatea fiecăruia.

In sărbători şi Dumineci, în port, muncile de încărcare şi descărcare a mărfurilor sunt oprite, singure muncile absolut necesare, ca serviciul de gardă, aprovizionarea echipajului sau serviciul pasagerilor este obligatoriu. In mare, deasemenea, marinarii sunt obligaţi să execute numai lucrările pe care le cere siguranţa şi mersul navei, al bărcilor de salvare, serviciul pasagerilor, aprovizionarea

Afară de stipulaţiuni speciale salariul marinarului se plăteşte la finele voiajului sau la rezilierea contractului. Totuşi marinarul poate ca după 3 luni de serviciu la bord să ceară comandantului în portul în care încărcătura a fost complect sau aproape complect descărcată plata a jumătate dn salariul ce i se cuvine la acea dată.

Marinarii atinşi de incapacitate de muncă din cauza unei boli sau rău provenind în timpul şi din cauza serviciului, au dreptul la salariu şi la îngrijiri medicale în comptul armatorului până în ziua când sunt debarcaţi într'un port naţional. Imediat ce a fost debarcat într'un port naţional sau străin, pierde dreptul de salar. Cheltuelile de tratament medical încetează de a mai fi suportate de armator în ziua când marinarul s'a debarcat într'un port naţional, autorităţile de asistenţă şi asigurare asumându-şi dela această dată responsabilitatea tratamentului.

Marinarul bolnav debarcat într'un port străin are dreptul la tratament medical şi ospitalitate timp de 26 săptămâni cel mult sau până ce se repatriază sau se restabileşte.

Un calcul naufic al Regelui Angliei.

Am citit în ziarul Curentul o anecdotă foarte hazlie atribuită regelui Angliei şi care se spune că a povestit-o chiar el la marea revista navală ce a avut loc de curând cu ocazia jubileului regal.

Actualul rege al Angliei pe când era numai principe de Walles, conform tradiţiei, îşi făcea ucenicia pe una din navele de război ale marei flote engleze. Nu era scutit de nimic, executa programul şi exerciţiile ca orice ofiţer.

Intr'o zi, aflându-se cu vasul în plină mare şi fiind ofiţer de cart, comandantul îi ceru să calculeze „punctul navei", adică să găsească prin calcul locul unde se aflau în acel moment.

Principele ia toate relevmentele de care avea nevoe. măsoară înălţimea soarelui, culege datele necesare din table, calculează, şi... găseşte nişte cifre care ar fi trebuit să reprezinte latitudinea şi longitutdinea locului unde se aflau.

Se prezentă comandantului şi îi dete aceste elemente. Comandantul cearcă să le pună pe hartă. După câteva socoteli ale lui, se prezentă principelui şi îi spuse:

— Alteţă, trebue să vă descoperiţi!

— Dar pentru ce, întrebă principele mirat, văzând în jurul lui numai cer şi apă.

— Pentrucă după elementele calculate de Alteţa Voastră reesă că suntem cu vasul în catedrala din Westminster.

O femee comandant de navă.

Ce nu este posibil în U. R. S. S.? De curând a intrat în portul Odesa vaporul sovietic *Tchavyctor* venind dela *Hamburg* şi care era comandat de o femee, tovarăşa *Ştechtinin,* bătrână numai de 27 ani. Acest faimos comandant şi-a făcut studiile la *Vladivostok* şi navigă de vreo 10 ani.

Ultimele sale voiagii le-a făcut ca secund pe un vapor ce face curse în Italia. Dela *Odessa* va pleca cu vaporul său spre *Kamciatka,* cale de circa 50 zile de navigaţie. Echipajul din subordinele sale numără 30 oameni, care pe lângă că o ascultă orbeşte e şi cam de aceeaş vârstă.

Cât e de admirat curajul echipajului acestui vapor dar mai ales a armatorului!

Inscrieţi-vă în

Liga Navală Română

care luptă pentru trezirea interesului pentru mare şi căile de comunicaţii pe ape pentru apărarea intereselor marinei noastre comerciale şi pentru înzestrarea marinei de război.

Cererile se primesc în Str. Eugen Carada No. 7, (etaj I) zilnic orele 9—12 şi 16—19.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

ANGLIA

Jubileul regal s'a terminat la 16 Iulie printr'o mare revistă navală care a avut loc în larg de *Portsmouth* şi la care au luat parte 160 nave de război ancorate în 8 rânduri, întinzându-se pe o lungime de 10 km. şi 4 km. lăţime. Pe lângă aceste nave de război numeroase nave comerciale de toate categoriile şi sub toate pavilioanele sporeau acest numă. După ce regele George V al Angliei împreună cu familia regală, ambarcate pe yachtul regal *Victoria and Albert,* a trecut flota în revistă cu acest yacht, a primit defilarea forţelor aeriene ale flotei. Intreaga serbare s'a terminat printr'o mare iluminaţie şi focuri de artificii.

(J. d. l. M. m. No. 850).

GERMANIA

Transatlanticul german *„Europa"* care a intrat în serviciu la 19 Martie 1930 a tranversat Atlanticul până la 26 Iulie de o sută de ori, parcurgând deci un total de 750.000 mile ceeace ar corespunde cu de 35 ori înconjurul globului pământesc. Numărul pasagerilor pe care i-a transportat în aceste voiagii este de 215.000 adică în mediu 1075 călători de voiaj.

(J. d. l. M. m. No. 850).

☐ In ultima sa cursă dela *New-York* spre *Hamburg,* transatlanticul german *„Bremen"* a fost invadat de circa 1500 comunişti antinazişti, manifestând contra Germaniei. Pavilionul cu crucea hitleristă a fost aruncat în *Huston* şi s'a produs încăerări între manifestanţi de o parte şi poliţie şi echipaj de cealaltă parte. Din cauza acestui incident care s'a soldat cu câţiva răniţi, *„Bremen"* a plecat la 27 Iulie cu o întârziere de jumătate de oră.

Au fost temeri că şi cu ocazia plecărei pacheboatelor germane *„Deutschland* şi *„Europa"* incidentele să nu se repete deaceia au fost luate măsuri întinse de către poliţia americană.

(J. d. l. M. m. No. 852).

ITALIA

Nava *Artiglio* care s'a specializat în cercetările de epave şi recuperările bogăţiilor cufundate a reuşit să readucă la suprafaţă o încărcătură de aur în valoare de 45.000 lire engleze din epava vasului *Egipt* cufundat în timpul războiului. Restul de aur pe care îl mai conţine această epavă e evalut la încă 55.000 lire.

FRANŢA

☐ In primul voiaj de întoarcere a lui *Normandie* din America şi-a bătut propriu record care era de 29.98, atingând viteza medie de 30.31 noduri.

STATELE UNITE

☐ In Statele Unite a început un curent pentru construirea de supertransatlantice. Orgoliul american ce se manifestă totdeauna prin cuvintele: „cel mai mare", „cel mai lung" „cel mai puternic"... există numai în Statele Unite, a început să supere de când disproporţia între tonajul transatlanticelor lor şi cele europene sporeşte mereu. In parlament, guvernatorul statului *Massachusetts* a anunţat că o societate e pe punctul de a fi formată, care să construiască şi să pună în serviciu transatlantice dacă nu de dimensiuni mai mari cu cele actuale măcar de dimensiuni egale celor de azi.

Capitalul acestei societăţi ar fi furnizat 80% de către stat.

(J. d. l. M. m. No. 847).

☐ Se pare că în curând afacerea incediului vasului *„Marro-Castle"* proaspătă încă în mintea cititorilor e pe punctul de a redeveni actuală, întrucât un fost secretar de Stat la Ministerul Comerţului din St. Unite ar fi acuzat pe unii funcţionari că sunt vinovaţi în această afacere.

(J. d. l. M. m. No. 847).

GRECIA

☐ Marina comercială grecească trece printr'o criză foarte acută. *„Societatea Maritimă Naţională"* a decis să lichideze şi să vândă flota sa.

Vaporul *„Patris II"* a fost vândut Suedezilor, *„Byron"* şi *„Edison"* au fost cumpărate de nişte armatori italieni iar *„Andros"* e pe cale de a fi vândut. Cercurile maritime ale Greciei sunt foarte îtgrijorate de acest lucru şi se depun sforţări, abia acum de către Stat ca societatea să fie salvată.

REDACŢIONALE

Aducem la cunoştinţa membrilor că „Secţia de propagană a tineretului din L. N. R." a fost desfiinţată de către Comitetul Central conform hotarârei luate în şedinţa din 9 Mai 1935 pentru motivul că prin activitatea sa a adus prejudicii materiale şi morale Ligei Navale Române.

Toate persoanele înscrise în L. N. R. prin această secţiune, care sunt cu cotizaţia achitată de 1935 continuă a ramâne membri a L. N. R.

Aceşti membri sunt rugaţi a-şi comunica adresele la sediul Centralei — Str. Eugen Carada 7 Etaj I spre a li se trimite revista.

*

Se aduce la cunoştinţă membrilor L. N. R. că Comitetul Central în conf. cu art. 61 din statute a hotărât în şedinţa dela 25 Mai eliminarea din sânul acestei asociaţii a D-lor :

N. Daraban, Lambescu, L. Diamandescu, H. Mark foşti conducători ai „Secţiei de propagandă a tineretului din L. N. R." desfiinţată la 9 Mai a.c. pentru activitate contrară scopurilor Ligei.

*

Ministerul Apărărei Naţionale în dorinţa de a păstra neştirbit prestigiul corpului ofiţeresc al armatei a interzis ofiţerilor de a face parte din diferitele asociaţiuni.

Acest ordin al Ministerului Apărărei Naţionale a fost probabil greşit interpretat de unii membri-ofiţeri care au anunţat că sunt nevoiţi a se retrage din L. N. R. Cerând preciziuni Ministerului prin Insp. G-ral al Marinei Regale, ni s'a confirmat cu No. 1708 din 10 Iunie 1935 că în conformitate cu ordinul D-lui Ministru al Apărării Naţionale ofiţerii, maeşfri, submaeştri şi subofiţerii întregei armate pot face parte ca membri atât în Liga Navală cât şi în Yacht Club Regal Român şi Soc. „Salvamar".

Acest ordin al D-lui Minisfru a apărut şi în Monitorul Oastei.

*

Liga Navală Română aduce şi pe această cale viile sale mulţumiri d-lor: G. Profiriu primarul oraşului Silistra, I. Băsceanu, I. Darie, Azis Ahmet, şi firmei Panait Ghenciu pentru concursul ce l'au dat secţiunei Silistra a L. N. R. pentru amenajarea strandului său la Dunăre.

*

La Universitatea Populară „N. Iorga" din Vălenii de Munte, care este într'al 26-lea an de existenţă şi care are un atât de mare rol în unificarea neamului românesc, ţinându-se şi câteva conferinţe care sunt în legătură cu preocupările noastre, cu deosebită satisfacţie le menţionăm.

D. Emanuel Bucuţă, distinsul nostru membru din Comitetul Central, a vorbit despre *„Viaţa românească la Dunăre".*

D. Maior Ionescu, a vorbi despre *„Dunărea românească"* (cu proecţiuni). Publicul din sală, Români şi străini, a rămas entuziasmat de frumuseţile bătrânului Danubiu şi de forma magistrală în care aceste frumuseţi, au fost prezentate de un bun cunoscător şi un pasionat iubitor al lor.

D. Ing. Meţianu, în cadrul conferinţei d-sale, *„Isvoarele de energie naturală din România",* tratează şi despre *„Valuri şi hule".*

Problema utilizării imenselor rezerve de energie ce cuprinde masele de apă ale mărilor, se examinează din trei puncte de vedere: Energia termică, energia mareelor şi energia produsă de valuri. După o analiză amplă a fiecărui punct, d-sa ajunge la concluzia că rezolvarea problemei ar prezenta un interes capital pentru viitorul ţării noastre şi mai ales pentru Dobrogea, lipsită de orice fel de combustibil.

Citiţi „Viaţa în adâncul Mărilor" de Dr. G. D. Vasiliu publicată în revista Natura No. 7 din 15 Iulie 1935.

Secţiile Ligei Navale Române

1. *Secţia L. N. R. Brăila,* cu sediul la Comandamentul Grupului Navelor Grănicerilor.
2. *Secţia L. N. R. Constanţa,* cu sediul la Hotel Carol.
3. *Secţia L. N. R. Galaţi,* cu sediul la Comandamentul Diviziei de Dunăre.
4. *Secţia L. N. R. Giurgiu,* cu sediul la Căpitănia Portului.
5. *Secţia L. N. R. Ismail,* cu sediul la Prefectura Judeţului.
6. *Secţia L. N. R. Isaccea,* cu sediul la Căpitănia Portului.
7. *Secţia L. N. R. Otelec-Pustiniş,* Judeţul Timiş Torontal.
8. *Secţi aL. N. R. Sulina,* cu sediul la Clubul Marinei Regale.
9. *Secţia L. N. R. Silistra,* cu sediul în Str. Sf. Petru şi Pavel Nr. 6 Silistra.
10. *Secţia L. N. R. T.-Măgurele,* cu sediul la Comandamentul Garnizoanei.
11. *Secţia L. N. R. Tulcea,* cu sediul la Cercul Militar.
12. *Secţia L. N. R. Timişoara,* cu sediul la Căpitănia Portului.
14. *Asociaţia de Nataţie din Bucureşti a Ligii Navale Române,* cu sediul în Bulevardul Mărăseşti Nr. 53.
15. *Secţia L. N. R. Cetatea Albă,* cu sediul în Str. Simion Murafa 22.

Craiova : Membru corespondent: Lt. Telemac Apostol, Reg. 1 Pionieri.

MEMBRI CORESPONDENŢI:

In Tară : Toţi căpitanii de porturi.

In străinătate :

1) *Stockholm,* d-ra E. Rudbeck dela Legaţia Română.
2) *Varşovia,* d. Voinea Oprea, secretarul ataşatului militar român.
3) *Poznan,* d. Dr. Albiu Bota.
4) *Kracovia,* d. Wladislaw Stepmiewscki, d-ra Iren Sokolowska şi d-ra Iadwiga Brunnerowna.
5) *Lwow,* d-rele Anna Dobaszinska şi Halina Chorbkovska.
6) *Napoli,* d. Tatar Egon.
7) *Buenos Aires,* d. Lavrov.
8) *Viena,* D. C-dor Steriopol N.

Sfârşitul vocabularului marinăresc

VOLTĂ (a da ori a lua) = 1) mod de a fixa capătul unei parâme pe o manevră, inel, tachet etc. uşor de cuprins; 2) în general, întoarcere a vasului; 3) mers în volte = mers contra vântului făcând volte continue; 4) în vânt = întoarcere a unui vas cu vele, venind mai întâi în vânt; 5) sub vânt = întoarcere a unui vas cu vele cu vântul dintr'un bord ori din pupa.

VOLTA = comandă de a lua ori a da o voltă cu o parâmă.

W

WATER-BALLAST = compartiment în care se poate introduce apă de mare pentru a servi de lest.

Y

YACHT = bastiment destinat exclusiv navigaţiei de plăcere.

Z

ZBATURI = palele, aripile unei roţi propulsive.

ZEA = inel din care se compun lanţurile (v. fig. 83).

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTUR	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA-IULIA
GALATZ		7 h.	3 Aug.	30 Aug.	24 Sept.	21 Oct.	15 Nov.
SOULINA	16 h.	—	3 „	30 „	24 „	21 „	15 „
	—	17 h.	3 „	30 „	24 „	21 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	4 „	31 „	25 „	22 „	16 „
	—	14 h.	6 „	2Sep	27 „	24 „	18 „
ISTANBUL	10 h.	—	7 „	3 „	28 „	25 „	19 „
	—	23 h.	7 „	3 „	28 „	25 „	19 „
IZMIR	6 h.	—	9 „	5 „	30 „	27 „	21 „
	—	11 h.	10 „	6 „	1 Oct.	28 „	22 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	11 „	7 „	2 „	29 „	23 „
	—	20 h.	11 „	7 „	2 „	29 „	23 „
MALTE	6 h.	—	14 „	10 „	5 „	1 Nov.	26 „
	—	20 h.	15 „	11 „	6 „	2 „	27 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	17 „	13 „	8 „	4 „	29 „
	—	20 h.	17 „	13 „	8 „	4 „	29 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	19 „	15 „	10 „	6 „	1 Dec.
	—	18 h.	19 „	15 „	10 „	6 „	1 „
MARSEILLE	14 h.	—	20 „	16 „	11 „	7 „	2 „
	—	16 h.	24 „	20 „	15 „	11 „	6 „
BARCELONE	11 h.	—	25 „	21 „	16 „	12 „	7 „
	—	16 h.	26 „	22 „	17 „	13 „	8 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	27 „	23 „	18 „	14 „	9 „
	—	11 h.	28 „	24 „	19 „	15 „	10 „
ALGER (facult.	10 h.	—	29 „	25 „	20 „	16 „	11 „
	—	18 h.	30 „	26 „	21 „	17 „	12 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	4Sept.	1 Oct.	26 „	22 „	17 „
	—	15 h.	4 „	1 „	26 „	22 „	17 „
CHIOS *	6 h.	—	5 „	2 „	27 „	23 „	18 „
	—	10 h.	5 „	2 „	27 „	23 „	19 „
ISTANBUL	11 .	—	6 „	3 „	28 „	24 „	19 „
	—	17 h.	6 „	3 „	28 „	24 „	19 „
CONSTANTZA	13 h.	—	7 „	4 „	29 „	25 „	20 „
	—	20 h.	8 „	5 „	30 „	26 „	21 „
SOULINA	6 h.	—	9 „	6 „	31 „	27 „	22 „
	—	7 h.	9 „	6 „	31 „	27 „	22 „
GALATZ	16 h.	—	9 „	6 „	31 „	27 „	23 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI
GALATZ	—	7 h.	2/VIII	19/VIII	8/IX	20/IX	4/X
SOULINA	17 h.	—	2 „	19 „	3 „	20 „	4 „
	—	18 h.	2 „	19 „	3 „	20 „	4 „
CONSTANTZA	6 h.	—	3 „	20 „	—	21 „	5 „
	—	12 h.	5 „	22 „	—	23 „	7 „
ISTANBUL	6 h.	—	—	—	4 „	—	—
	—	18 h.	—	—	6 „	—	—
HAIFA	14 h.	—	6 „	23 „	7 „	24 „	8 „
	—	20 h.	6 „	23 „	7 „	24 „	8 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	11 „	28 „	11 „	29 „	13 „
	—	18 h.	13 „	30 „	13 „	1/X	15 „
BEYROUTH	9 h.	—	14 „	31 „	14 „	2 „	16 „
	—	20 h.	14 „	31 „	14 „	2 „	16 „
IAFFA	6 h.	—	15 „	1/IX	15 „	3 „	17 „
	—	17 h.	16 „	2 „	15 „	4 „	18 „
ALEXANDRIE *	9	—	17 „	3 „	—	5 „	19 „
	—	20 h.	18 „	4 „	—	6 „	20 „
PORT-SAID	6	—	—	—	17 „	—	—
	—	8 h.	—	—	20 „	—	—
HAIFA (facult.)	6	—	20 „	6 „	—	8 „	22 „
	—	12 h.	21 „	7 „	—	9 „	23 „
ISTANBUL	11	—	—	—	21 „	—	—
	—	16 h.	—	—	22 „	—	—
CONSTANTZA	8	—	22 „	8 „	—	10 „	24 „
	—	12 h.	23 „	9 „	—	11 „	25 „
SOULINA	8	—	—	—	23 „	—	—
	—	16 h.	—	—	24 „	—	—
GALATZ	9	—	24 „	10 „	25 „	12 „	26 „
	—	20 h.	24 „	10 „	25 „	12 „	26 „
	6	—	29 „	15 „	29 „	17 „	31 „
	—	12 h.	29 „	15 „	29 „	17 „	31 „
	13	—	30 „	16 „	—	18 „	1IXI
	—	20 h.	1 IX	18 „	—	20 „	3 „
	8	—	—	—	30 „	—	—
	—	20 h.	—	—	1/X	—	—
	7	—	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „
	—	8 h.	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „
	18	—	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI								
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	August 26 „	Sept. 9 „	Sept. 23 „	Octom. 7 »	Octom. 21 „	Novem. 4 «	Novem. 18 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	26 „	9 „	23 »	7 »	21 »	4 »	18 »
	Plec. „ „ 22	26 «	9 „	23 «	7 »	21 »	4 »	18 »
ISTANBUL	os. Marţi ora 10	27 „	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	19 «
	Plec. „ „ 16	27 „	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	19 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 9	28 «	11 „	25 »	9 »	23 »	6 »	20 »
	Plec. Vineri „ 11	30 „	13 „	27 »	11 »	25 «	8 »	22 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	31 «	14 „	28 »	12 »	26 »	9 »	23 „
	Plec. Duminică „ 19	31 „	14 „	28 »	12 »	26 »	9 «	23 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	1 Sept.	15 „	29 »	13 »	27 »	Escală suspendată	
	Plec. „ „ 11	1 „	15 »	29 »	13 »	27 »		
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	—	—	—	—	10 „	24 „
	„ „ „ 17	1 „	15 „	29 »	13 »	27 »	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	18/VII	15/VIII	12/IX	10/X		5/XII
SOULINA	17 h.	—	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	18 h.	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	6 h.	—	19 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	7 h.	20 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	8 h.	—	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
	—	18 h.	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
LE PIRÉE	14 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	11 h.	26 „	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
VOLO	11 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	15 h.	28 „	25 „	22 „	20 „	17 „	15 „
CHIOS	14 h.	—	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	16 „
	—	20 h.	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	I/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	19
	—	12 h.	1 „	29 „	26 „	24 „	21 „	19 „
CONSTANTZA	13 h.	—	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	20 „
	—	20 h.	5 „	2/IX	30 „	28 „	25	23 „
SOULINA	7 h.	—	6 „	3 „	1/X	29 „	26 „	24 „
	—	8 h.	6 „	3 „	1 „	29 „	26 „	24 „
GALATZ	18 h.	—	6 „	3 „	1 „	29 „	26 „	24 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei .100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ .700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 290
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,6
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoa ele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarsere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	Ziua şi ora de plecare şi sosire		REG. CAROL I II	DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
	Linia II	Linia III									
CONSTANŢA Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	August 17 „	August 24 „	August 31 „	Sept. 7 „	Sept 14 „	Sept. 21 „	Sept. 28 „	Oct. 5 „	Oct 11 „
ISTANBUL Sos.	D-că » 15	D-că » 15	18 „	25 „	1 Sept.	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „
ISTANBUL Plec.	Luni » 9	» » 18	18 „	26 „	1 „	9 „	15 „	23 „	29 „	7 „	13 „
PIREU Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	19 „	27 „	2 „	10 „	16 „	24 „	30 „	8 „	14 „
PIREU Plec.	» » 17	Marţi » 12	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Oct.	8 „	15 „
BEIRUT Sos.	—	Joi » 9	22 „	—	5 „	—	19 „	—	2 „	—	17 „
BEIRUT Plec.	—	» » 11	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 „	—	17 „
HAIFA Sos.	—	Joi » 17	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 »	—	17 „
HAIFA Plec.	—	V-ri » 10	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 »	—	18 „
ALEXANDRIA Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	24 „	29 „	7 „	12 „	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „
ALEXANDRIA Plec.	„ » 17	„ » 17	24 „	29 „	7 „	12 „	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „
HAIFA Sos.	V-ri „ 15	—	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—
HAIFA Plec.	S-tă „ 10	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
BEIRUT Sos.	S-tă „ 15	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
BEIRUT Plec	» „ 18	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
PIREU Sos.	Luni » 17	Luni » 7	26 „	2 Sept.	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „
PIREU Plec.	M-ţi » 10	» » 15	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Oct.	7 „	15 „	21 „
ISTANBUL Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „	8 „	16 „	22 „
ISTANBUL Plec.	» » 14	M-ri » 14	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „
CONSTANŢA Sos.	Joi » 4	Joi » 4	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un'supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA

De la	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frș. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

De la	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot, = Lire Turcești
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțienzi

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau înlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

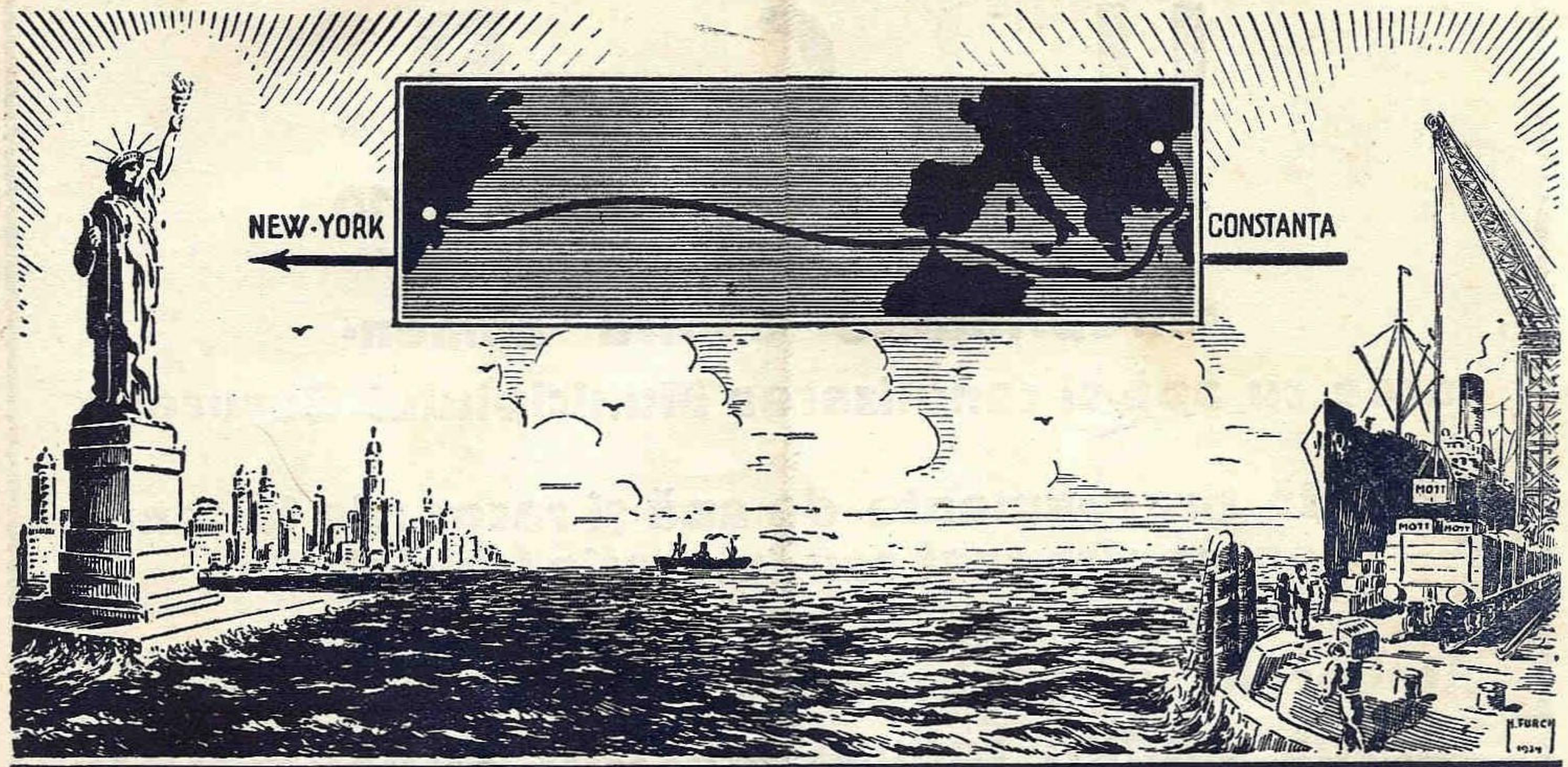
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



NOUA ROUTĂ PARCURSĂ DE ȘAMPANIA MOTT

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE „E. MARVAN".

Preţul Lei 35.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No 9
SEPTEMBRIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Regele Alexandru Unificatorul şi Marea Jugoslavă
Cpt. C-dor P. Fundăţeanu

Acordul naval Anglo-German . . . . . *Sb-lt Călin Botez*

Marea isvor de energie . . . . . *Al. Munteanu*

Navigaţiunea pe Nistru . . . . . *de Prof. Gheron Netta*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth.*

Drumul pe apă între Marea Baltică şi Marea Neagră . . . ***

Cum s'a serbat ziua apelor . . . . . ***

Excursia Ligei Navale Poloneze . . . . . *Lt. Comănescu*

Din toată lumea: Chiurasate de 35.000 tone cu motoare; Flota comercială mondială la 1 Iulie 1935.

Informaţii—Noutăţi

Redacţionale

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari interiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 3/8904

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
Ş. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CIŞMIGIU. 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală.* Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59,* boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELiECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOXStr. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artisitcă.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5 % la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42,* reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26
15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi sosește la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi sosește în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi sosește în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

.....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

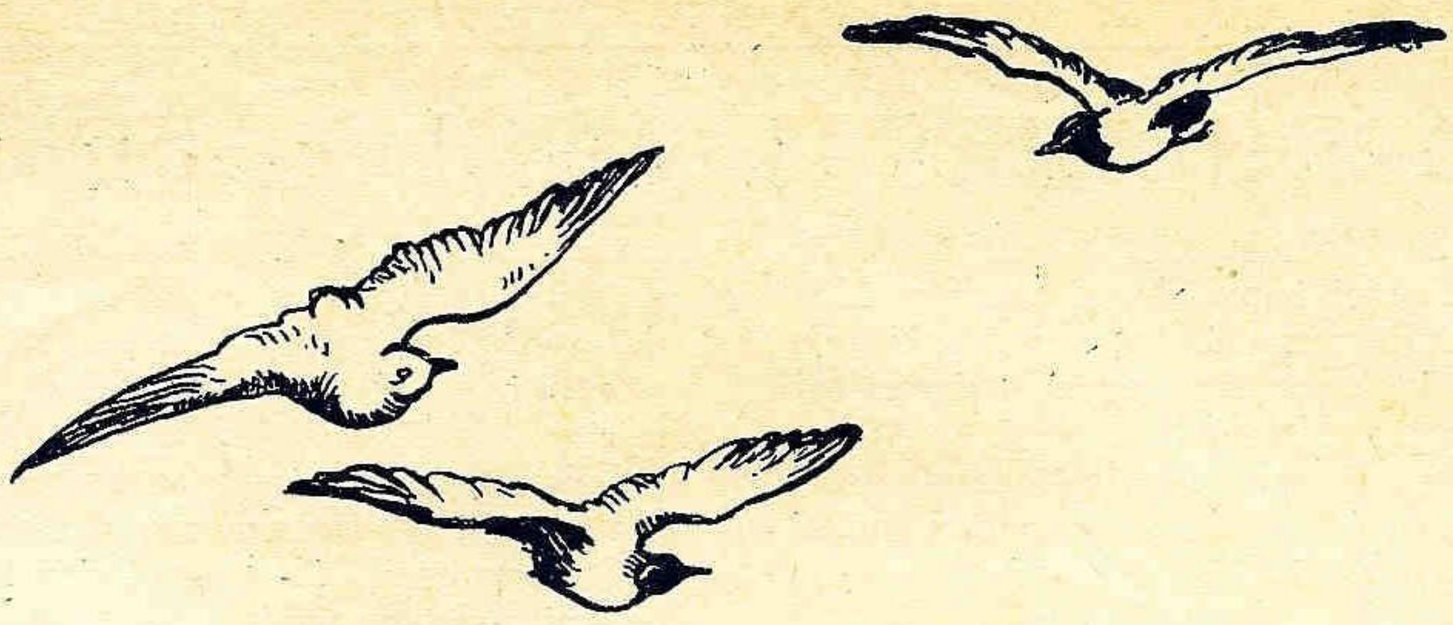
Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista *„Marea Noastră"* şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plălesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Le
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „



Regele Alexandru Unificatorul şi Marea Jugoslavă

Se împlineşte anul de când s'a pierdut pentru ţara Sa tot aşa de mult ca şi pentru umanitate, marele rege Alexandru I al Yugoslaviei.

Se împlinesc zece ani de când regele erou a fixat în sublimele cuvinte adresate poporului dalmaltin, legile unităţii statului şi interesele maritime yugoslave: [1]).

„Yugoslavi, fiţi şi de acum înainte păzitorii credencioşi ai Mării noastre, deasupra căreia trebuie să stea patria întregită".

In regele erou sta întruparea tutulor aspiraţiunilor şi grija permanentă a viitorului unităţii statului yugoslav.

Printre marile probleme, aceia a mării şi marinei yugoslave era cea de căpetenie.

Această mare şi marină Ii era în inimă, în mintea caşi în speranţele sale!

Descălecător al vajnicilor eroi luptători pentru libertatea patriei, El cunoştea mai bine ca oricine trudita dar vrednica istorie a slavilor de pe litoralul Adriaticei.

Nu putea uita tradiţia strămoşilor căci îi era în sângele său. Nu putea uita mai ales chemarea mării a cărei istorie se împletea cu acea plină de suferinţe a patriei.

Luptele înfricoşate pe cari timp de 12 secole le-au purtat slavii adriatici pentru stăpânirea mării au intrat în istoria naţiunei, soarta acesteia fiind aceeaş ca şi a patriei răpuse de jugul diferitelor dominaţiuni streine.

Dela 839 când cnezii croaţi Milisav şi Neretljansky Druzak au învins pe Trandenik, dela Bodin, Mihajlo, Steven Prvovencani, Nemanja şi Duşan Sihri cari s'au sacrificat în luptele de desrobirea litoralului Adriaticei şi până la Tomislav, primul rege croat despre care împăratul Bizanţiului Constantin Porfirogenetul spune că „a construit flota croată de care însăşi Veneţia se teme" istoria marinei yugoslave e plină de strălucite exemple cari au contribuit la dezvoltarea spiritului marinăresc şi a întreţinut flacăra vie pentru dragostea de mare.

Numai timpul, acest meşter al destinului omenesc, avea să repare cândva ceeace modestia marinarilor păstrase cu sfinţenie pentru un viitor mai bun.

Vitejiile marinarilor yugoslavi nu s'au pierdut în zadar.

Ele au făurit micile republici de pe litoralul dalmatin printre cari Dubrovnicul se ilustrează ca cel ce şi-a menţinut independenţa cu toată vitregia soartei din cauza şi prin ceeace marea a însemnat în existenţa sa.

Eşirea de mai târziu a Muntenegrului la mare după tratatul dela Berlin a fost prima speranţă a slavilor dornici de marea liberă. A doua speranţă a fost regele Alexandru.

Este simbolică petrecerea sa din vremea copilăriei în vechea cetate a Dubrovnicului cum şi prezenţa sa la serbările dela Cetinge în calitate de Principe Moştenitor al Tronului.

Timpul a lucrat aci ca în toate direcţiile unde dreptatea popoarelor trebuie să învingă.

Imprejurările politice din Europa au grăbit procesul istoric al mării yugoslave.

După alianţa balcanică şi răsboaele de eliberare, a urmat unirea marinei regale yugoslave.

La 31 Octombrie 1918 poporul întregit privind prin poarta Adriaticei, a simţit prima dată drumul liber în lume.

Este prima zi cu soare pentru pavilionul de războiu yugoslav.

La Bakar, Kotor, Split, Sebenik, poporul damalţin poartă în triumf pe Regina şi Regele cari s'au identificat cu aspiraţiunile naţionale şi cari au devenit protectorii speranţelor şi intereselor maritime.

De atunci legăturile între marină şi familia domnitoare au sporit neîncetat.

Principele moştenitor e numit protectorul organizaţiei Jadranska Straza şi înscris în anuarul marinei.

Muncind cu nobilă râvnă pentru consolidarea patriei, El n'a uitat marina Sa. El a dat numele „Dalmaţia" primului vas de războiu, tot aşa după cum Dubrovnik, Jadran şi Hrabi sunt creaţiile gândului său.

Şi astfel au trecut anii de consolidare a patriei fără a se uita şi afirma prin fapte întărirea marinei yugoslave.

Sforţările regale n'au fost fără rezultate.

S'a creiat mentalitatea marinărească şi cetăţeanul yugoslav a simţit ce însemnează marea în rosturile fundamentale ale statului şi în concernul civilizaţiei.

Dar destinul îşi are legile sale. Cel ce şi-a luat răspunderea atâtor mari realizări naţionale a sfârşit prin preţul celui mai groaznic sacrificiu care a îndurerat pentru totdeauna o patrie şi o umanitate.

Serviciile închinate patriei l'a înscris printre cei mai mari ctitori ai săi.

Cine a văzut în acele triste zile pământul yugoslav a înţeles adânca cutremurare ce a cuprins pe marinarii yugoslavi cari au perdut în marele rege şi pe primul păzitor al mării albastre yugoslave!

Cpt. C-dor P. FUNDĂŢEANU

---

[1]) Discursul Regelui la Split. X. 1925.

ACORDUL NAVAL ANGLO-GERMAN

Dimineața zilei de 11 Noembrie 1918 însemnase pe lângă prăbușirea Germaniei imperiale, și aceea a Marinei sale. Plenipotențiarii germani semnaseră clauzele navale ale Armistițiului, clauze dictate de Amiralul *Sir Rosslyn Wemys,* Prim Lord Naval.

Anglia să răzbuna de coșmarul flotei ce încercase să-i conteste stăpânirea mărilor, de fantoma foamei și ruinei de care o adusese aproape, războiul submarin.

Condițiile acestea erau :

„Navele de suprafață germane ce vor fi indicate de Aliați și St. Unite vor fi imediat dezarmate, apoi internate în porturi neutre, ori în porturile aliate indicate de Aliați și St.-Unite.

Ele vor rămâne sub supravegherea Aliaților și a St.-Unite, la bord rămânând doar detașamente de gardă.

Aliații vor indica următoarele nave :

Șase crucișetoare de bătălie.

Zece chiurasate de escadră.

Opt crucișetoare ușoare (din care 2 poza-mine).

Toate celelalte nave de război (cuprinzând și pe cele fluviale), vor trebui reunite și complect dezarmate în bazele navale indicate de Aliați și St. Unite, și puse sub supravegherea Aliaților și St. Unite.

Armamentul militar al tuturor navelor flotei auxiliare va fi debarcat.

Toate navele indicate pentru a fi internate vor fi gata a părăsi porturile germane șapte zile după semnarea Armistițiului. Se vor da prin T. F. S. ordine pentru călătorie.

Ca urmare a acestor ordine, opt zile după, la *19 Noembrie,* cinci crucișetoare de bătălie, zece chiurasate, șase crucișetoare și cincizeci de distrugătoare, cele mai bune ale Germaniei, părăseau rada de la *Schillig* și se îndreptau spre Anglia.

Sosită la *Scapa Flow,* această flotă își scobora pavilioanele pentru a nu le mai ridica niciodată. Șapte luni mai târziu, amiralul *von Reutter,* în înțelegere cu ofițerii și echipajele, dădea ordin de scufundare a navelor și șaptezeci din șaptezeci și două, dispărură în valuri.

Flota imperială, opera lui *Tirpitz* și *Wilhelm II,* mândria Germaniei nu supraviețuia regimului ce o crease.

Dispărea flota imperială, nu însă și marina germană. In săptămâna ce urma sabordajului de la *Scapa,* tratatul de pace de la *Versailles* îi fixa noile condiții de existență.

Prin partea V-a acestui tratat care cuprindea clauzele navale și militare i se permitea Germaniei să posede șase chiurasate, șase crucișetoare, douăzeci și patru distrugătoare de două categorii.

Efectivele erau fixate la 13.000 oameni și 1500 ofițeri. Tonajul unitar al navelor ce va construi nu trebue să depășească 10.000 tone pentru chiurasate, 6.000 pentru crucișetoare, 400 și 800 pentru distrugătoare. Se prevedeau normele de înlocuire, se interziceau formal submarinele și aviația ambarcată.

Se spera astfel că o nouă flotă germană construită în asemenea condiții nu va mai putea constitui un pericol serios pentru marile puteri navale și nu putea căpăta cel mult decât supremația în Baltica, asupra micelor marine riverane.

Urmară apoi pentru Germania anilor grei ai războiului civil, dezastrul economic, reorganizarea țării. Marina era cangrenată de idei revoluționare, dezordinea și lipsa de mijloace domneau în bazele navale, opinia publică se dezinteresa complect de chestiunile maritime.

Șefii marinei avură de dus la bun sfârșit o muncă uriașe.

Incet, încet, lucrurile se îndreptară, în 1922 situația era îndreptată, moralul complet restabilit.

O propagandă inteligentă și activă, având în capul ei pe amiralul *von Scheer,* redeșteptase în publicul german interesul pentru mare.

Din navele rămase dezarmate în arsenale în urma războiului, se înjghebă o flotă compusă din șase vechi chiurasate modernizate, șase crucișetoare demodate, și alte unități mai mici.

In aceeași epocă, marina comercială era în plină reconstrucție și șantierele Germaniei lansau mai mult ca cele a oricărei alte țări.

Abia în 1924, se pune în construcție un vas de război, un crucișetor de 5400 tone.

E botezat *Emden,* și lansarea lui stârnește mare entuziasm.

E înlocuit imediat pe cală de *Koenigsberg,* 6000 tone. In acelaș timp începe și construcția distrugătoarelor permise.

Din 1926, construcțiile noi se accelerează, Reichstagul votează credite pentru două crucișetoare, șase contratorpiloare și un torpilor. Arsenalele lucrează continuu, instrucția e activată în escadre, *Emden* face ocolul lumii. In 1927 *Koenigsberg* și *Karlsruhe* sunt lansate, urmate curând de *Koeln.* Se mai pune pe cală *Leipzig,* apoi *Dresden.*

Unități admirabil concepute și executate depășind mult navele de tonaj similar din celelalte marine. Perfecționarea se vădește de la o unitate la alta. Rămânând în limitele impuse la *Versailles,* Germania avea nave capabile să turbure traficul maritim la mari distanțe de bazele lor.

Ingrijorarea începuse a încolți în cercurile navale străine, când, în 1928, Germania anunță punerea în construcție a primei unități de linie, destinată a înlocui unul din vechile chiurasate trecute toate de mult peste limita de vârstă.

Pentru *Erzatz-Preussen,* mai târziu *Deutchland,* datele au fost ținute secrete până mult timp după punerea sa în construcție.

Când se aflară, produseră mare surprindere în toată lumea.

De la apariția aburului, doar *Gloire* a lui *Dupuy de Lôme* și *Dreagnouth* în 1906, mai stârniseră atâtea comentarii.

Unii văzură în el începutul unei noui ere în construcția navală. Deși deplasând numai 10.000 tone, coca sa sudată, motoarele Diesel de 50.000 H. P., cele 27 mile viteză și 1800 rază de acțiune, chiurasa și compartimentajul după învățămintele ultimului război, armamentul puternic de VI-280, VIII-150 și VI tuburi 550, răsturnau multe din teoriile la modă, și deveneau un rival de temut chiar navelor de linie mai mari ca el însă mai vechi și mai încete.

Constituind un pericol de moarte pentru traficul maritim grație vitezei și în special a razei mari de acțiune nu putea avea un rival serios, decât în cele câteva cru-

cişetoare de bătălie engleze şi japoneze cu un tonaj triplu ca al său.

Cu toată numirea ironică de *„pocket-battleschip"* (chiurasat de buzunar) dată de unii Englezi, iată ce spune marele critic naval *Sir Herbert Russell :*

„Putem considera pe Deutchland *ca cea mai mare primejdie ce a ameninţat vreodată comerţul oceanic.*

Sistemul convoaelor care ne-a permis să evităm pericolul submarin, dă, din contră, crucişetorului german, şansele sale cele mai mari de reuşită".

Germania avea drept să construiască şase unităţi de acest tip, şi cu tot greul efort financiar ce-l implica aceasta, înţelese să se servească din plin de acest drept.

Azi are în serviciu două, pe *Deutchland* şi pe *Admiral Scheer,* aproape gata pe *Admiral-Graff von Spee* cele două noui puse în construcţie, din cauza denunţării tratatului de la *Versailles* se bucură de un tonaj şi armament superior (22.000 tone, XII-280) şi se numesc *Scharnhorst şi Gneisenau.*

Pentru a avea ce opune acestor nave, Franţa construeşte cele două crucişetoare de 26.000 tone *Dunquerque* şi *Strassbourg.*

In cadrele permise la *Versailles,* Germania ajunsese să posede o nouă flotă, omogenă, rapidă, înzestrată şi instruită, rival de luat în seamă al oricărei din marile marine, pe marile artere de circulaţie oceanică.

Din 1932, generalul von *Schleicher,* anunţă voinţa Reichului de a avea crucişetoare mari, submarine şi portavioane. Era deci şi mai de aşteptat ca partidul naţional socialist, odată ajuns la putere, să calce dispoziţiile tratatului de la *Versailles,* a cărui parte V, o şi denunţă la 16 Martie 1934.

Absorbită de efortul ce trebuia să susţine cu înfrigurata sa înarmare terestră şi aeriană şi ţinând să menajeze Anglia, părea că Germania nu va profita şi 'n domeniul naval de libertatea de acţiune ce-şi luase singură.

Se ştie numai că cele două chiurasate aflate pe cală vor fi mai mari ca *Deutchland* şi că şcoala de submarine s'a redeschis la *Kiel* în toamna lui 1933.

Intenţiunile germane nu se făcură însă aşteptate prea mult şi *Sir John Simon,* ministrul de Externe britanic, le află chiar din gura Führenului *Hitler,* cu ocazia vizitei ce-i făcu la Berlin, în 26 Martie.

Germania îşi va mări tonajul total al flotei de la 108.000 tone actuale la 400.000 înţelegând ca în limita acestui tonaj să construiască din toate categoriile de nave ce va crede că are nevoe, aceasta fără nici o limitare calitativă, ca una ce nu e legată prin nici o înţelegere de tipul Washington sau Londra.

Se oferea Angliei posibilitatea unui acord, luând ca bază posibilitatea Germaniei de a avea un tonaj egal cu o treime din cel al flotei britanice.

Curând după aceasta, la 26 April, ataşatul naval britanic la Berlin era înştiinţat că s'a dat comanda pentru 12 submarine de 250 tone şi dată fiind necesitatea mare a marinei de astfel de nave, e posibil ca primele unităţi să fie gata chiar în şase luni.

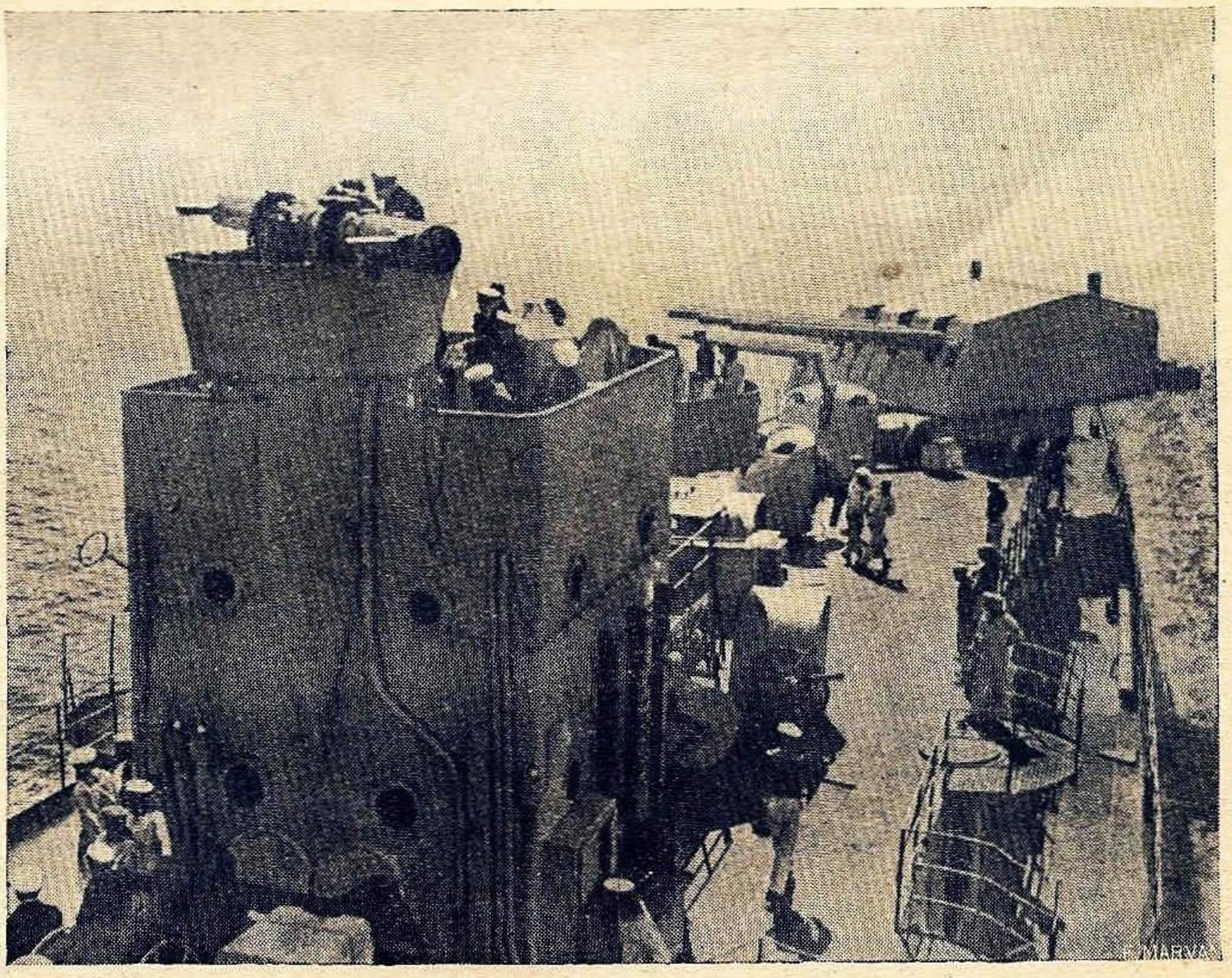
Se flutura astfel în ochii opiniei publice engleze fantoma pericolului submarin. Propunerea de înţelegere fu rău privită în primul moment de majoritatea presei britanice.

Se arăta supremaţia ce ar căpăta Germania în marea Nordului, chiar numai cu o treime din tonajul britanic răspândit în cele *„seven seas".* Cercurile oficiale, ale *Foreign Office*-ului şi *Amiralităţii,* o privea însă cu ochi mult mai buni.

Conştiente de primejdia unei Germanii nelegate prin nici un acord şi liberă să construiască la bunul său plac, la greutatea efortului financiar ce-l implica pentru Marea Britanie necesitatea apropiatei reconstrucţii a flotei sale de linie, părură înclinate să discute propunerile germane.

Deţinând probabil informaţii că cele 300.000 tone construcţii noui nu sunt numai o ameninţare lansată spre a smulge Angliei un acord în condiţii superioare posibilităţilor Reichului, ci o realitate pe cale de înfăptuire, guvernul englez invită Reichul la discuţiuni, pentru moment numai *„consultative şi technice"* la Londra. Atitudinea aceasta era în parte conformă şi cu un vechi principiu al politicii angleze, înclinată să ia lucrurile aşa cum sunt, când e pusă în faţa unui fapt împlinit, cum era călcarea tratatului de la *Versailles.*

Discuţiunile urmară mai mult timp şi se încheiară cu un schimb de note între *von Ribentropp,* şeful delegaţiei germane şi *Sir Samuel Hoare,* ministrul de externe en-



Exerciţii pe crucişetorul german „Königsberg"

glez. Iată ce spune nota englezească de răspuns la propunerile germane, publicată la 17 Iunie:

„Am plăcerea să vă notific acceptarea formală de către guvernul britanic a propunerii guvernului german care încearcă să fixeze viitoarele forțe ale marinei germane în raport cu forța navală totală a membrilor commonwealth-ului britanic. Această proporție ar trebui să fie de 35 la sută.

Guvernul britanic socoate această propunere drept o contribuție de cea mai mare importanță, adusă cauzei limitării navale viitoare și crede că acordul la care s'a ajuns acum cu guvernul german și pe care-l socoate ca pe un acord permanent și definitiv cu începere de azi între cele două guverne, va facilita încheerea unui acord general privitor la limitarea înarmărilor navale între puterile navale ale lumii.

Guvernul britanic este deasemeni de acord în ce privește explicațiile date de reprezentanții germani în privința aplicării acestui principiu!".

Aceste explicații pot fi rezumate astfel:

„Proporția de 35 la sută va fi permanentă, adică tonajul total al flotei germane nu va depăși niciodată procentajul de 35 la sută din tonajul membrilor commonwealth-ului britanic, sau dacă în viitor va exista vreo limitare a acestui tonaj în virtutea tratatului, din totalul tonajelor exacte ale membrilor commonwealth-ului britanic.

„Dacă viitorul tratat general de limitare a înarmărilor navale nu adoptă metoda limitării prin proporțiile convenite între flotele diferitelor puteri, guvernul german nu va insista să se încorporeze proporția susmenționată într'un asemenea tratat general viitor, dar numai cu condiția ca metoda adoptată în acel tratat pentru limitarea viitoare a înarmărilor germane, să fie de așa natură, încât să dea Germaniei depline garanții că aceastăproporție poate fi menținută.

Germania va adera la proporția de 35 la sută în toate împrejurările. Cu alte cuvinte, proporția nu va fi afectată de construcțiile altor puteri.

Dacă însă echilibrul general al înarmările navale din trecut va fi violent sdruncinat, prin oarecari construcții anormale și excepționale ale altor puteri, guvernul german își rezervă dreptul de a invita guvernul britanic să examineze noua situație creată astfel".

In ce privește limitarea înarmărilor navale, guvernul german preferă sistemul care împarte navele în categorii, fixând tonajul maximal și înarmările vaselor de fiecare categorie, sistem care repartizează și tonajul alocat fiecărei puteri pe categorii.

In consecință, în principiu și sub rezerva clauzelor prevăzute mai jos, guvernul german este gata să aplice proporția de 35 la sută pentru tonajul din fiecare categorie și să facă astfel încât orice modificare a acestei proporții în interiorul unei categorii sau între categoriile particulare să depindă de aranjamentele cari pot fi încheiate în acest scop, în cadrul oricărui tratat general viitor asupra limitării armamentelor navale, întrucât asemenea aranjamente vor fi bazate pe principiul că orice sporire a unei categorii va fi compensată prin reducerea corespunzătoare n alte categorii".

In privința submarinelor se spune:

„In ce privește submarinele, cu toate că Germania nu va depăși proporția de 35 la sută din tonajul total, va avea dreptul să posede un tonaj egal cu tonajul submarin posedat de membrii commonwealth-ului britanic.

Totuși, guvernul german își ia angajamentul ca tonajul submarin al Germaniei să nu depășească proporția de 45 la sută din totalul tonajului posedat de membrii commonwealth-ului britanic decât în împrejurările arătate în fraza imediat următoare:

In eventualitatea când s'ar ajunge la o situație, care ar pretinde, după părerea guvernului german, ca acesta să se folosească de dreptul său în ce privește procentajul tonajului submarin, depășind proporția de 45 la sută, zisul guvern german își rezervă dreptul de a da preaviz în acest sens guvernului britanic și este de acord că această chestiune va fi obiectul unei discuții amicale, înainte ca guvernul german să exercite un asemenea drept".

Urmă apoi o notă de răspuns germană care arăta că punctele de mai sus sunt într'adevăr conforme cu pretențiile Germaniei în care se încheea cu exprimarea nădejdii într'un viitor acord asemănător cuprinzând totalitatea înarmărilor tuturor statelor.

Emoția provocată în toate țările de acest schimb de note fu enormă.

Uimirea și indignarea pentru procedura politicii engleze își găsiră loc în special în presa franceză, italiană, rusă și chiar în parte din cea britanică.

Chiar America, Japonia ,Polonia și Danemarca se văzură amenințate și blamară atitudinea Angliei.

Franța se văzu, în special, direct amenințată și în nota trimisă la Londra dădu a înțelege că își va relua libertatea de acțiune, securitatea sa fiind periclitată. Se arăta în această notă că pactul semnat e în contradicție cu tratatul de la Versailles ,care nu poate suferi nici o modificare decât cu asentimentul tuturor semnatarilor, chiar Anglia fiind aceea care a protestat la denunțarea unilaterală de către Germania a părții V din el, că mai este în contradicție cu acordul franco-britanic de la Londra, din 3 Februar, care prevedea un aranjament general în privința tuturor înarmărilor și nu scindarea separată a celor navale, iar că principiul limitării tonajului pe categorii e complect contrar tezii franceze de limitare numai globală.

Mulți considerau blocul anglo-franco-italian, cu greutate înjghebat la *Londra* și *Stresa*, sfărămat încă înainte de a-și fi dat roadele sperate.

Vizita de explicații a d-lui *Anthony Eden* la Paris și Roma, unde fu primit cu destulă răceală, nu isbuti să împrrăștie norul lăsat între Londra, Paris și Roma.

Pe dealtă parte presa germană jubila și opinia publică considera Anglia ca scoasă din sfera influenții franceze și alături de Reich în aspirațiunile sale.

Adevărul totuș era egal de diferit atât de pesimismul francez cât și de optimismul german.

Evident, politica germană obținuse o mare victorie. Anglia recunoaște abrogarea părții V din tratatul de la Versailles și dreptul Germaniei la înarmare. Curând însă, nădejdile că Anglia a fost complect desfăcută de Franța se spulberară la declarațiile repetate ale ministrului de externe englez, că înțelegerea cu Franța continuă să rămână axa politicii externe britanice.

Urmă o largă campanie, a cercurilor oficiale și a presei oficioase engleze, pentru lămurirea țărilor străine și chiar a publicului englez, care deși în majoritate favorabil unei înțelegeri ce consacra supremația Marei Britanii pe mare, găsea că se mersese cam prea departe prin acordarea Germaniei a unui tonaj submarin mergând până la egalitate cu cel național.

Se arătară avantajele acordului care propus şi semnat de bună voe de Germania hotărâtă să-şi construiască o flotă, o legau mai mult decât tratatul impus de la Versailles ce-l denunţase şi la care numai persoanele ne la curent cu lucrurile din Germania îşi închipuiau că va mai putea fi silită să se 'ntoarcă.

Se sublinia superioritatea acestui pact definitiv asupra celor de genul Washington cu durată limitată precum şi dorinţa Marei Britanii de a fi legată cu toate puterile navale prin astfel de pacte ce mai târziu ar putea servi ca model şi la încheerea unora similare asupra înarmărilor terestre şi aeriene. Printr'un parţial sacrificiu al intereselor tovarăşilor săi şi a sale proprii, Marea Britanie spera să-şi câştige prietenia Reichului în vederea unei viitoare aderări a acestuia la o înţelegere generală asupra înarmărilor la un pact aerian şi la pactul oriental.

Germania îşi anunţă hotărîrea de a-şi construi tonajul la care a câştigat drept, conform unui program naval eşalonat pe 7 ani 1). Cu tot scepticismul unora asupra posibilităţii unui asemenea efort susţinut de o Germanie, în grele condiţii economice, nu ne pare imposibil ca un asemenea program să fie executat.

Situaţia politică de acolo care face ca toate resursele unui puternic stat industrial să fie concentrate în mâna unui guvern de dictatură, ce n'are nevoe de asentimentul unei reprezentanţe populare sau a unei opinii publice cum e cazul celorlalte state, pare a justifica hotărârea anunţată. Nu e exclus ca această intenţie să fie bazată pe posedarea deja a unei mari parte din materialele necesare viitoarelor construcţii: artilerie, plăci de blindaj, maşini, echipament electric şi optic, tunele şi elemente de cocă fabricate în ultima vreme de uzinele germane.

Oricum, efortul de susţinut va fi poate şi mai mare pentru Anglia silită, prin vechimea unităţilor sale, la o reconstrucţie aproape complectă a escadrelor sale de linie, dacă nu vrea ca raportul de 35 la sută, care în Marea Nordului o pune deja aproape pe picior de egalitate cu Germania, să nu crească considerabil în favoarea acesteia.

Franţa anunţă punerea în construcţie anul acesta a unui chiurasat de 35.000 tone, iar Rusia pare a voi să-şi reconstitue flota de război, simţindu-se direct ameninţată.

In orice caz, discuţiunile viitoare în chestia limitării înarmărilor navale, de actualitate în urma expirării acordului de la Washington, vor trebui să ţie seamă şi de pretenţiile nouei mari puteri navale a lumii şi de situaţia creată prin reapariţia sa, fapt nu tocmai de natură să mai simplifice cu ceva lucrurile.

Sb-lt. Călin Eugen Botez
din Marina Regală

---

1) Luând ca bază actualul tonaj al Marei Britanii, Germania poate construi pe categorii:

153.700 tone nave de linie, 47.250 tone port avioane, 51.38 tone crucişetoare mari, 32.000 tone crucişetoare uşoare, 43.000 tone distrugătoare, 23.7000 tone submarine, la această ultimă categorie procentul fiind 45 la sută.

Inscrieţi-vă în

Liga Navală Română

care luptă pentru trezirea interesului pentru mare şi căile de comunicaţii pe ape pentru apărarea intereselor marinei noastre comerciale şi pentru înzestrarea marinei de război.

Cererile se primesc în Str. Eugen Carada No. 7, (etaj I) zilnic orele 9—12 şi 16—19.

† Inginerul Gh. Popescu

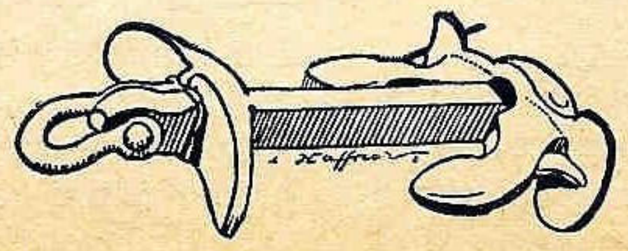
In ziua de 11 Sept. 1935 a încetat din viaţă la Paris, în vârstă de 71 ani inginerul Gh. Popescu.

Fiu de oameni modeşti, după ce şi-a luat diploma de inginer, a intrat în Ministerul Lucrărilor Publice, ocupând diverse funcţiuni şi ajungând Director general al căilor de comunicaţie pe apă, iar în 1922—1926 secretar general al acestui minister.

In ultimul timp era director general al Creditului Industrial şi profesor la Şc. Politechnică de Navigaţie interioară şi maritimă.

A fost un adânc cunoscător al tuturor chestiunilor de navigaţie şi transporturi pe apă şi al problemei Dunărene, pe care le-a expus în multe publicaţiuni.

Dispariţia sa este o pierdere dureroasă şi mult simţită.



MAREA ISVOR DE ENERGIE

Printre alte chestiuni care s'au pus de către oficialii noştri cu ocazia serbărilor dela Constanţa, dela 15 August, este demnă de relevat problema modernizării coastei noastre şi a electrificărei ei. Pentru această modernizare sunt necesare surse mari de energie. Problema procurării acestei energii se pune cu atât mai acut, cu cât Dobrogea şi sudul Basarabiei sunt regiuni aproape complect lipsite de orice fel de combustibil. Pe de altă parte, resursele de energie ale lumii : petrolul, cărbunii, gazele, sunt epuisabile şi specialiştii au socotit chiar, numărul aproximativ de ani cât ar mai putea să ajungă aceste resurse. De ex. în ce priveşte petrolul, peste 100 ani, toate zăcămintele cunoscute astăzi, vor fi epuisate. Se impune deci o renunţare la egoismul care nu vede prea departe, şi exploatarea mai raţională a sondelor şi minelor. In acelaş timp utilizarea altor resurse de energie să se facă într'o măsură mai mare şi să se studieze captarea imensei energii a luminii şi căldurii solare, precum şi cea a mărilor şi oceanelor.

Cu progresul imens al ştiinţei din zilele noastre te poţi aştepta la orice, şi nu-i de mirare ca, să vedem folosite, cât mai curând, căldura soarelui şi energia mărilor. Apa în mişcare, este un isvor bogat de energie şi de aceia chiar a fost supranumită „cărbunele albastru".

In ultimul timp, cei ce se ocupă de problema utilizării energiei mărilor sunt destul de numeroşi, şi experienţele ce se fac în America şi ţările ocidentale atrag atenţia opiniei publice. Mulţi ingineri au pornit o muncă care cu cât e mai grea, cu atât e mai demnă de toate succesele.

In cele ce urmează vom încerca să arătăm destul de sumar şi fără detalii de ordin tehnic încercările şi experienţele făcute în acest domeniu. Multora li se vor părea de domeniul fanteziei şi himerei, dar faţă de progresele actuale ale ştiinţei şi faţă de faptul că se bazează pe legi pur ştiinţifice, scepticismul acestora va fi sdruncinat.

Ceiace imaginaţia lui Jules Verne, născocea acum 50 ani, astăzi a devenit realitate în mare măsură.

Stadiul în care se găsesc cercetările relative la captarea energiei mărilor ne arată că aceasta este o ambiţie, încă cam puţin satisfăcută. Gândurile ce ne dau aceste cercetări sunt reconfortante şi ne face să ne gândim că dacă nu ne putem lipsi cu totul de petrol şi cărbuni, putem, însă, să realizăm importante economii a acestui combustibil care poate fi utilizat în altă parte.

Problema utilizării energiei ce cuprind massele de apă ale mărilor poate fi privită din trei puncte de vedere :

I. Energia valurilor şi hulelor.

II. Energia mareelor, şi

III. Energia termică.

Cum utilizarea energiei mareelor şi energiei termice nu se poate pune pentru ţara noastră, acestea vor fi menţionate numai ca titlu de curiozitate.

I. Problema utilizării energiei mareelor este cea mai studiată, în ultimul timp. de cercurile ştiinţifice. Ea a ispitit, în deosebi, pe acei care au remarcat înălţimea fluxului în Canalul Mânecei şi mai ales pe coasta Bretaniei. Mulţimea de golfuleţe, de pe această coastă, capabile de a înmagazina cu ajutorul barajelor, mari cantităţi de apă la fiecare flux, a sugerat ideia folosirii energiei mareelor. Uzinile aceste care mai multe sunt în proect decât realizate, se numesc uzine mareomotrice. Turbinele acestor uzini sunt aşezate în barajul care se face pentru înmagazinarea marilor cantităţi de apă necesară funcţionării lor. Dificultatea mare a construirii acestor uzine, la care s'a rezolvat chiar şi problema variaţiunii de intensitate a mareelor pentru a avea un debit de energie uniformă, este suma enormă care ar fi necesară construirii barajului. Principiul acestor uzine este denivelaţia. In timpul fluxului bazinele se umplu cu apă, punând în acelaş timp turbinele în mişcare. Odată cu refluxul, nivelul apei din bazin este mai înaint decât nivelul mării, şi atunci se face cu apa din aceste bazinuri căderi de apă, care deasemenea pun turbinele în mişcare. Bazinuri anexă şi diferite aparate au menirea de a face ca turbina să nu se oprească la maree joasă sau înaltă, când nivelul apei din bazin este acelaş cu nivelul mării.

Pe acest principiu al denivelaţiei un inginer american, a conceput un plan cu adevărat... americănesc. Printr'un baraj, zice el, să se despartă, la Gibraltar, Mediterana de oceanul Atlantic. Cum apa râurilor care se varsă în Mediterana nu ar compensa evaporarea mare a acestei mări, nivelul acesteia ar scădea faţă de cel al Atlanticului. Diferenţa aceasta de nivel să se folosească la amenajarea unor uzine care ar procura energia necesară irigării şi fertilizării Saharei.

Trecerea vapoarelor din Atlantic în Mediterana să se facă printr'un canal săpat dealungul Spaniei.

Am remarcat că inconvenientul acestor uzini mareomotrice este suma prea mare ce ar necesita construirea barajului. Un francez, M. Thomas, încearcă să înlăture acest inconvenient. In experienţele sale el încearcă să utilizeze forţa vie a curenţilor mareei. Sistemul lui constă din o turbină (o axă cu palete) care cu ajutorul unor flotante urmează nivelul mareei. Sistemul este asemănător cu cel al morilor de vânt, numai că inconvenientul ce ar rezulta din schimbarea direcţiei curenţilor mareei este înlăturat. Cu aceste turbine, care dealtfel pot să utilizeze şi curenţii aerieni, s'au făcut interesante experienţe pe o barcă de pescari. Ele au procurat energia necesară luminatului, încălzitului şi ridicării aparatelor de pescuit, acestei ambarcaţiuni. Sistemul lui lui M. Thomas este, după Domniasa, cel mai comod pentru realizarea insulelor plutitoare, care să uşureze traversarea oceanului pe calea aerului.

Curenţii fluviali care au o mai mare regularitate, fiind totdeauna în acelaş sens, şi de o intensitate care nu diferă prea mult, fac un regim favorabil instalării acestor uzini în râuri. Orice râu a cărui viteză trece de un metru pe secundă, poate să fie utilizat pentru instalarea unei asemenea uzine. Şi aceste uzine au un inconvenient: nu au fost încă industrializate. Totuşi, proectele d-lui M. Thomas, pot să intereseze pe cei care urmăresc descoperirile care să capteze sau să producă energie cu cât mai puţini bani.

II. *Energia termică*. Problema a fost studiată de ingi-

nerii francezi : Georges Claude şi Paul Boucherot, care au făcut experienţe în apele de lângă Cuba şi coasta Braziliei. Ei au realizat la Ougrée-Marihaye, în Belgia, o instalaţie semi-industrială, care procură forţă motrică, utilizând energia termică a oceanului.

Nu de mult, s'a constatat că atât la poli cât şi la equator, apa din profunzimi are o temperatură destul de apropiată de cea a îngheţului, 4°—5°. In ţinuturile temperate diferenţa temperaturii acestei ape cu cea dela suprafaţă (15°) nu este prea mare, dar în ţinuturile tropicale această diferenţă este mult mai mare. Exploatarea acestui fenomen, a dat de gândit la diferiţi oameni de ştiinţă, căci s'ar putea face locuibile, mari regiuni care astăzi nu sunt. Fenomenul poate fi utilizat din trei puncte de vedere : obţinerea unei temperaturi joase, a energiei mecanice şi a apei de băut.

Problema care se pune este aducerea la suprafaţă a acestei ape reci în condiţiuni cât mai avantajoase. P. Boucherot, într'un articol : „Climatele tropicale transformate de către apa îngheţată a oceanelor" arătând şi inconvenientele care ar scumpi scoaterea acestei ape, ajunge la concluzia că costul unui metru cub de această apă ar varia între 0,02—0,04 fr., pentru o înclinaţie a coastei de 1/5. Cazurile când ţărmul este aproape vertical sunt rare şi se găseşte în deosebi, la insulele de proveniență vulcanică. Adesea însă, panta este foarte slabă, aşa că la zeci de kilometri de coastă abia se găsesc adâncimi de 1—200 m. Pe aceste coaste nu se vor putea utiliza niciodată apele reci ale adâncului pentrucă ar necesita o conductă prea lungă şi energia necesară absorbţiei prea mare. Din fericire tot atâtea sunt coastele cu o inclinaţie acceptabilă, pentru instalarea conductelor folosirii apei reci dela adâncimi. Aceste adâncimi variază după temperatura care am dori să aibă apa.

Colonizarea surplusului de populaţie a Europei, în aceste regiuni, nu se poate face într'un mod satisfăcător. Indolenţa şi lenea populaţiilor ce locuesc aceste ţinuturi, se datoresc acestui climat, activitatea omenească neputându-se efectua decât în condiţiuni prielnice de temperatură. Corpul omenesc ca să se apere de căldură, cheltueşte din lichidele organismului, care sunt necesare funcţionării lui normale. Dacă expunerea corpului la căldură nu e permanentă, lichidele corpului îşi reiau compoziţia normală. Ar fi de ajuns deci, ca temperatura din locuinţe, fabrici, ateliere, etc., să fie scoborâtă la 20—25° grade pentruca regiunile tropicale să fie uşor locuibile.

După cum, dacă s'ar găsi într'o ţară civilizată un mare isvor de apă ferbinte, ar fi utilizat la încălzirea centrală ; tot aşa, printr'un sistem asemănător acestei încălziri, se poate utiliza apa rece pentru procurarea răcoarei. In loc de radiatoare de fontă ca la încălzirile centrale, se pot utiliza radiatoare de un material mult mai uşor, cu o suprafaţă mai mare sau suprafeţe uşor înclinate dealungul cărora apa rece să curgă.

După socotelile specialiştilor dintr'un mc. de apă se pot utiliza 20.000 frigorii. O conductă numai de un metru diametru, poate aduce apă rece dela fund, care echivalează cu frigoriile a mai mult de 50 vagoane de ghiaţă pe oră.

Apa rece dela fund poate fi deasemenea întrebuinţată pentru procurarea apei de băut care lipseşte în regiunile depe litoral. Apa dela suprafaţă (25°—30°) se distilează în vid, condensaţia vaporilor făcându-se cu ajutorul apei reci (4°—5°).

Proectele sunt frumoase şi atrăgătoare, dar nu sunt aplicabile pe litoralul nostru din cauză că diferenţa de temperatură a apelor Mării Negre, la diferite adâncimi, nu atinge variaţiile menţionate mai sus. Inclinaţia coastei deasemenea ar necesita o conductă prea lungă, şi deci prea scumpă.

III. *Energia valurilor şi a hulelor*. Energia valurilor, care mai ales pe timp de furtună reprezintă forţe colosale, este o problemă importantă pentru litoralul nostru.

Forţa motrice a valurilor a fost măsurată încă dela 1844 de Stevensohn, cu dinamometri speciali. El a stabilit că, pe timp frumos, această presiune a valurilor este de 1600 kgr. pe metru patrat, iar pe timp de furtună de 33.000 kgr., putând ajunge, în cazuri excepţionale, până la 55.000 kgr. pe m.p. Efectul de presiune hydraulică a valurilor când isbesc într'o cavitate complect umplută cu apă este considerabil. Să luăm ca exemplu o crăpătură a unui dig sau o falie într'o coastă marină, complect umplute cu apă, şi cu o deschizătură de 5 mp. Este deajuns o supra presiune de 2 Atm. provenită din isbitu-

Valuri a căror forţă motrică este de sute de tone.

rile valurilor, spre a produce un efect de 100 tone. Dărâmarea, în 1830, a silozurilor dela La Rochelle, distrugerea digului plajei dela Biaritz în 1931, a digului dela Hendaye, etc., se datoresc unor crăpături neobservate, dar în care s'a exercitat presiunea valurilor.

Era natural ca această imensă energie să atragă atenţia şi să facă, astăzi, obiectul unor studii şi experienţe interesante. La Biaritz, celebra staţiune a Atlanticului, lângă capul Saint Martin, este în curs de construcţie o mare uzină hydrodinamică pentru aceste experienţe. Uzina aceasta, bazată pe principiul : Belier syphon a chambre barometrique (berbec hydraulic cu cameră barometrică), este, în ultimă analiză destul de simplă, şi este construită după proectele Ing. Paul Grasset. Se numeşte berbec hydraulic, după celebrul berbec roman, care prin isbituri repetate, sfărma şi cele mai groase ziduri.

Ca să funcţioneze această uzină este nevoie de valuri şi hule. Se poate obiecta în acest caz ; cum funcţionează uzina în lipsa acestora ? De curând, s'a făcut o comunicare la Academia de ştiinţe din Franţa, asupra unei adevărate hule de fund, care nici nu e bănuită şi a unor straturi, la o oarecare adâncime, care nu sunt niciodată în repaos.

Principiul pe care se bazează uzina dinamometrică dela Biaritz ar fi cam următorul: La 7—8 metri deasupra nivelului mării se instalează un rezervor ermetic închis, care printr'un tub conductor e pus în comunicaţie cu un punct oarecare al mării, (câţiva metri sub nivel). Se face vidul în rezervor. Apa se ridică la un nivel corespunzător cu vidul făcut. Isbiturile valurilor sunt primite din plin de conducta de admisie, care e apărată de un dig de beton armat. Pentru întreţinerea vidului, care se menţine cam greu, pentrucă apa de mare degajă mult aer, se va întrebuinţa cam 10% din energia captată.

Un inginer american îşi propune să utilizeze energia valurilor cu ajutorul unor spirale de oţel, prinse pe o axă şi aşezate pe un plan înclinat sub apă. Ele vor fi puse în mişcare de acţiunea valurilor, iar energia, captată şi distribuită de o uzină aşezată pe ţărm. Incercările arătate mai sus, pentru captarea energiei mărei, sunt în cea mai mare parte proecte şi prea mici realizări. Stadiul în care se găsesc dacă nu ne dă satisfacţie complectă pentru prezent, ne dă totuşi speranţe pentru viitor. Voinţa omului s'a dovedit întotdeauna destul de dârză pentru a nu ceda uşor şi pentru a persevera în înlăturarea inconvenientelor. Scopul ascuns al tuturor actelor umane, după cum spunea Ampère, este aservirea naturii şi punerea ei la dispoziţia omului. Energia, sub orice formă, totdeauna l-a interesat.

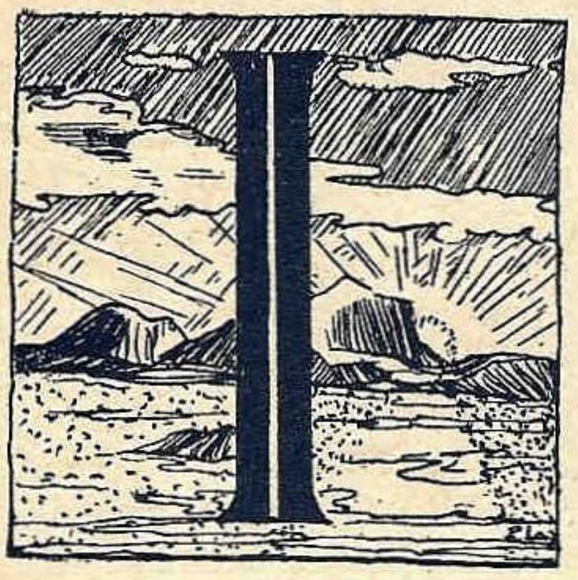
Omul, care în cursul veacurilor, prin voinţă a devenit stăpân al pământului şi a multor din fenomenele naturale, s'a învăţat ca după fiecare cucerire, să se gândească la o alta.

In curând, preocuparea de căpetenie îi va fi: cucerirea energiei mărilor.

AL. MUNTEANU

NAVIGAŢIUNEA PE NISTRU

de Prof. GHERON NETTA



n ultimul timp, şi ca urmarre a reluărei relaţiunilor între ţara noastră şi republica dela răsărit, presa, precum şi o parte din opinia publică, este preocupată persistent de chestiunea utilizărei fluviului Nistru pentru Navigaţiune.

Această preocupare este foarte îndreptăţită, fiindcă Nistrul, care formează frontiera noastră dela sărăsit, — după cum Dunărea mărgineşte graniţa dela sud a ţărei, — este unul din cele mai de seamă cursuri de apă ale continentului nostru.

In adevăr, ca lungime, Nistrul numără aproape 1400 kilometri.

El este ca atare al 8-lea între cele 29 de fluvii europene.

Nistrul este mai lung decât o seamă de fluvii bine cunoscute pentru navigaţiunea lor activă. Este mai lung decât toate fluviile Franţei şi Germaniei. Este mai lung chiar decât vecinul său din Polonia, — care curge spre nord, în Marea Baltică, este mai lung decât fluviul Vistula. Nu-l întrec în Europa decât fluviile Rusiei şi Dunărea.

Ceeace am spus despre lungimea Nistrului am putea-o spune şi despre debitul său de apă. Nistrul este în adevăr un fluviu al cărui volum de apă ar putea servi în condiţiuni foarte bune navigaţiunea. Iar în ceeace priveşte aşezarea pe continent, o privire a hărţei ne arată că Nistrul, împreună cu Vistula, tae, dela nord-vest spre sud-est, în linie aproape dreaptă istmul strâns între Marea Baltică şi Marea Neagră.

Valea Nistrului şi a Vistulei leagă deci, pe drumul cel mai scurt, cele două mări interioare dela Nordul şi Sudul Europei, Baltica şi Marea Neagră.

Dacă acesta este Nistrul ca aşezare geografică şi ca importanţă naturală faţă de celelalte fluvii ale continentului, cum se lămureşte faptul că el a însemnat atât de puţin pentru navigaţiune, în timp ce alte fluvii europene, cu mult mai mici decât el, a avut să joace roluri de seamă în viaţa comercială a Europei? Explicaţia este uşor de dat:

Nistrul a avut dealungul secolelor o soartă cât se poate de vitregă, care nu a îngăduit o desvoltare a navigaţiunei corespunzătoare importanţei naturale a fluviului.

In adevăr desvoltarea cursurilor de apă pentru navigaţiune atârnă nu numai de mărimea şi de aeşzarea lor geografică, ci şi de alţi factori.

Apele pentru ca să poată creşte navigaţiunea, au nevoie în primul rând de perioade îndelungate de pace şi de regim stabil.

Navigaţiunea temeinică pe fluvii nu se poate improviza, ea nu poate să apară năpraznic şi de proporţiuni însemnate pe cursuri de apă, cari nu au cunoscut-o până atunci.

Navigaţiunea are nevoie de linişte şi de stabilitate de regim dealungul cursului apelor, fiindcă ea necesită o pregătire de durată.

Ea reclamă mijloace financiare considerabile, care nu se pot aduna dela o zi la alta.

Râurile, ori cât de proprii ar fi pentru plutire, nu pot fi utilizate aşa precum le prezintă natura.

Navigaţiunea cere curăţirea albiei, adâncirea pe alocu-

ri a cursului, amenajarea țărmurilor și a porturilor de acostare, întreținerea și continuitatea unor astfel de lucrări executate decenii dearândul.

Dar procurarea vaselor de plutire, dar formarea personalului, dar crearea drumurilor de uscat și dirijarea lor spre porturile de încărcare, cât timp, câtă muncă și câtă cheltuială necesită ?

Navigațiunea pentru a se desvolta, cere mai mult decât orice, o veche și temeinică tradițiune.

Navigațiunea este ceva organic, care trăește în legătură și în funcțiune cu atâția factori, pe cari nu-i vom mai înșira aici.

Pe scurt, navigațiunea *nu se face* așa cum se face o mașină sau o casă, oricât de mari ar fi proporțiile ei. Navigațiunea se *creează* și această creațiune, pentru a ajunge la mare însemnătate, are nevoie de liniște, de cât mai îndelungată pace și de bună înțelegere între oamenii care mărginesc cursul de apă navigabil.

Toate aceste afirmațiuni se pot ușor verifica în trecutul, chiar cel mai apropiat, al navigațiunei fluviilor europene.

Dar Nistrul nu s'a bucurat dealungul veacurilor de o pace tihnită și de o înțelegere prea mare între oamenii, cari i-au stăpânit țărmurile.

Pe vremea când galerele venețiene și genoveze stăpâneau comerțul în porturile dela Marea Neagră și pe când comerțul orașelor germane dela nord se întinsese departe spre sud prin Polonia, ea însăși lipsită de eșire la Baltică, Nistrul ar fi putut servi drept cale navigabilă pentru schimbul de bunuri dintre nordul și sudul răsăritului european.

S'ar fi putut de pe atunci înfiripa o tradițiune de navigație pe acest fluviu, dacă hordele tătărești nu l'ar fi bântuit prea des dela liman și până la izvoare.

Mai târziu, după ce Tătarii se așează locului, iar amenințările din partea lor scad, alte rele se abat asupra Nistrului, cari îi răpesc valoarea lui de cale navigabilă.

In secolul al 16-lea, când Polonezii plănuesc pe vremea regelui Sigismund August, în vederea ridicărei economice a Podoliei și Ucrainei, întrebuințarea Nistrului ca mijloc de comunicație, sau în secolul al 17-lea când în același scop, Polonia prin tratatul încheiat cu Turcii la 1623 cerea în mod expres libertatea de navigațiune pe acest fluviu, situațiunea Nistrului se schimbase mult.

Nistrul nu se mai vărsa acum într'o mare deschisă, pe care vasele tuturor națiunilor să poată pluti sau să poată intra și eși neîmpiedecate.

Marea Neagră dela 1455, după cucerirea Constantinopolei de către Turci, este închisă pentru năvile popoarelor creștine navigatoare.

In timp de 3 secole, după cucerirea orașelor genoveze din Crimeea și dela Marea de Azov și după capitularea porturilor românești Chilia și Cetatea Albă, Marea Neagră este transformată într'o mare turcească, pe care, în afară de caicele purtând semiluna, nici un alt vas nu putea pluti în siguranță.

Vărsarea Nistrului într'o astfel de mare nu putea să transforme în navigațiune organizată și folositoare obștei transporturile locale și întâmplătoare, pe care le constatăm de acum înainte pe fluviu. Aceasta cu atât mai mult, cu cât astfel de transporturi aveau caracter militar, nu caracter economic.

Pe la 1634 Cazacii vin în jos pe apa Nistrului până la Tighina, pe care o jefuesc și o ard împreună cu satele dimprejur.

Iar pe la sfârșitul aceluiaș secol (1699) Poarta cere Domnului Munteniei, C-tin Brâncoveanu, să trimită oameni și care pe apa Nistrului, la Camenița, pentru deșertarea cetății și pentru curățirea marginilor fluviului de păduri și crânguri, cu scopul de a înlesni plutelor, cari duceau tunurile pe apă, să pogoare fără primejdie.

Despre liniște și pace, care să favorizeze navigațiunea, nu putea să fie vorba în aceste părți. Aceasta mai ales de când Nistrul servea drept graniță între imperiul otoman și lumea creștină dela nord-est și de când pentru a se apăra Turcii întăriseră cetăți și așezaseră garnizoane puternice dela Hotin și până la mare, dealungul țărmului drept al Nistrului.

Și nici în secolul al 18-lea nu este liniște la Nistru.

Evenimentele politice de atunci sunt cunoscute, ca să le mai înșirăm aici. Dacă războaiele nu sunt duse în preajma Nistrului, ca cele terminate prin pacea dela Prut (1711) sau prin pacea dela Cuciuc-Cainargi (1774) Imperiul Otoman hârțuit în lupte aiurea sau neliniștit de împrejurările turbure din Europa Centrală și orientală, este silit să ție în permanentă stare de apărare frontiera lui nord-estică, unde Rușii se arătau tot mai amenințători.

Bine înțeles că o astfel de situațiune nu putea în nici un fel să fie favorabilă pentru începerea unei vieți comerciale dealungul Nistrului.

Abia în ultimul sfert al secolului al 18-lea se vor petrece o serie de lucruri, cari vor atrage atențiunea asupra importanței Nistrului ca drum navigabil.

Se știe că la 1774, prin pacea dela Cuciuc-Cainargi, Marea Neagră este, după 3 secole, din nou deschisă comerțului și navigațiunei națiunilor creștine. Deocamdată numai Rusiei, peste 10 ani, la 1784, Marea Neagră se deschide și pentru navele austriace, iar în curând și pentru vasele altor popoare navigatoare.

Așa dar, de acum înainte, Nistrul nu se va mai vărsa într'o mare-sac, într'o mare închisă, ci într'o mare liberă pentru comerț și navigațiune.

Pe de altă parte, odată cu prima împărțire a Poloniei, la 1772, Austriei îi revine Galiția, adică provincia care deținea izvoarele Nistrului și o bună bucată dn cursul său.

Insfârșit, tot la 1772, se atribue Prusiei, din prada poloneză, Danzigul împreună cu Prusia vestică. Prin aceasta Polonia este lipsită de o eșire favorabilă la mare și înapoiată la situațiunea, pe care o avusese înainte de 1466.

Austria interesată să deschidă cât mai curând o nouă cale de comunicație și de expansiune nouei ei provincii, imediat după anexarea Galiției începe să cerceteze întrucât s'ar putea folosi și de Nistru pentru aceasta.

După ce își asigură libertatea de navigațiune pe râurile turcești și în special pe Nistru, libertate care nu era cuprinsă în tratatul dela Passarovitz (vezi Grossmann) și după ce la 1782 trimite un agent în țările românești, cu destinațiunea expresă de a supraveghia și încercările de navigațiune pe Nistru, Austria, cu începere dela 1785, se aventurează cu succes, și în repetate rânduri, pe apele Nistrului, ajungând pe această cale, cu produse manufacturate de ale fabricilor imperiale, nu numai până la limanul Nistrului, dar și mai departe până la Constantinopole și în sudul Rusiei.

Jurnalul de bord al uneia din aceste călătorii, întreprinse de Austriaci pe Nistru, în anul 1786 ne înfățișea-

ză lucruri foarte interesante, pe cari regretăm că nu le putem împărtăși aici.

Dar expansiunea orientală pe Nistru interesa nu numai Austria, ci și Prusia, care prin anexiunile ce făcuse și va mai avea să facă curând, în dauna Poloniei, se apropiase mult de sud-est.

Astfel, imitând exemplul Austriei, agentul regelui Prusiei în Moldova propune monarhului său, la 1785, înființarea unui depozit de mărfuri prusiene la Mohilev pe Nistru. De aci mărfurile urmau să fie trimise pe fluviu până la Marea Neagră și Constantinopole. Agentul cere regelui său să intervie, ca însăși domnul Moldovei să se ocupe de chestiunea navigațiunei pe Nistru. De aceea el este de părere să se stăruiască pentru mai multă stabilitate a domnilor moldoveni, fiindcă numai așa ei ar putea să facă față cheltuelilor necesare lucrărilor de amenajare a fluviului.

Nici pentru Polonia, lipsită la 1772 de eșire la mare, drumul Nistrului spre Marea Neagră nu rămânea acum fără interes. Despre astfel de orientări pentru o nefericită țară, care curând va dispare de pe harta Europei, nu vom mai aminti aici.

Nu este lipsit de interes să relevăm, că în această vreme și alte state din occidentul Europei, cari participau la lupta ce se da pentru stăpânirea economică a sud-estului european, erau de aproape preocupate de posibilitățile unei desvoltări a navigațiunei pe Nistru.

Franța și alături de ea Anglia ne dau o mulțime de dovezi despre aceasta.

Dar navigațiunea pe Nistru nu ia desvoltarea la care, după atâta interes din toate părțile, ne-am fi putut aștepta.

Polonia dispare, Prusia și Austria atrasă de preocupări economice mai avantajoase în alte direcțiuni, părăsesc planurile lor de expansiune comercială în spre Orient pe Nistru.

Demonstrația ce se făcuse, privitoare la posibilitățile utilizării Nistrului, pentru navigațiune, nu va avea să schimbe mentalitatea sau să folosească riveranilor.

Turcia și Rusia se găseau acum față în față, de o parte și de alta a fluviului.

Rusia la 1792, prin pacea dela Iași, ajunge stăpână pe aproape jumătate din țărmul stâng al Nistrului, iar prin a doua împărțire a Poloniei din 1793 stăpânește întreg Nistrul până la Hotin.

O astfel de vecinătate, neîntrerupt suspectată, nu putea întru nimic folosi Nistrului.

In secolul al 19-lea, la 1812, prin pacea dela București, Basarabia este trecută Rusiei și cu ea, Nistrul dela Hotin și până la mare se găsește pentru o sută de ani în interiorul Rusiei.

Un secol de liniște și de regim unitar pe acest fluviu era chemat să închege tradițiunea unei navigațiuni din ce în ce mai puternice pe Nistru. Din nefericire lucrurile nu s'au petrecut tocmai așa.

Popoarele, interesate altă dată la Nistru, erau acum orientate aiurea. Austria, și mai târziu Austro-Ungaria, se dirijează spre Adriatica, Prusia, prin întrebuințarea apropiată a aburului în navigațiune, își găsește mai ușor debușeurile pe alte căi.

In ceeace privește preocuparea Rusiei pentru navigațiunea Nistrului, el însuși aproape în întregime rusesc, aceasta era foarte relativă.

Studii de exploatare a fluviului întâlnim în adevăr în 1827, 1829, 1840 și așa mai departe. Din păcate aceste studii rămân fără urmare, ele fiind executate — după mărturisirile autorilor contimporani — de oameni incapabili. De altfel de o navigațiune pe Nistru, în sensul în care navigațiunea se practica pe râurile din Europa centrală și mijlocie, nici nu putea fi vorba. Provinciile rusești, cari mărgineau Nistrul nu erau locuite de o populațiune densă, silită de nevoi la exercitarea unei munci intensive agricole sau de alt fel. Și apoi stăpânirea, cu toate proectele elaborate, nu punea prea multă sârguință pentru a înlesni o rapidă desvoltare a navigațiunei pe Nistru. Rusia era prea mare, iar activitatea ei risipită pe un teren atât de vast, încât nu putea să aducă un aport prea însemnat pentru desvoltarea plutirei pe Nistru.

„La sfârșitul veacului trecut nu exista, în afară de Bender, nici un debarcader construit. Toate debarcaderele se găseau în starea lor naturală, adică primitive".

Totuși, cu toată lipsa de sprijin din partea guvernului, secolul acesta de liniște a închiegat și îndrumat o navigațiune locală pe Nistru, chemată să satisfacă nevoile reduse ale populațiunei riverane. Navigațiunea pe Nistru în secolul al 19-lea marchează un progres netăgăduit față de veacurile precedente.

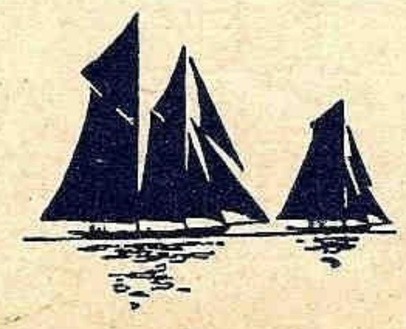
Spre sfârșitul secolului trecut mișcarea comercială pe Nistru înregistrează în medie anuală încărcarea a peste 2000 de vase mici și plute, transportând în medie mărfuri în greutate de 14 milioane puduri, sau circa 27.000 de vagoane. De asemenea ni se semnalează pe aceeași vreme prezența pe Nistru a 11 vase cu aburi.

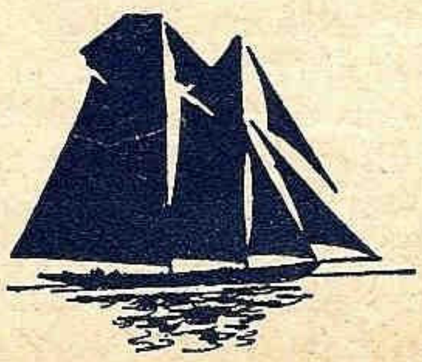
Aceste realizări, modeste pentru un râu atât de promițător ca Nistrul, sunt risipite odată cu reîntronarea stării de dușmănie din ultimii 15 ani pe ambele maluri ale fluviului.

Pentru viitor reîntregirea statului polon între Nistru și Marea Baltică, cu interese de expansiune în Orientul apropiat, precum și restabilirea păcei de o parte și de alta a fluviului ne întărește credința că navigațiunea pe Nistru, stingherită acum două decenii aproape de împrejurările cunoscute, va putea să fie reluată cu folos din ce în ce mai mare pentru țările riverane.

Profesor GHERON NETTA.

Buc. 23. VIII. 935.





Dela un număr la altul

Ne hotărâsem ca fiecare număr al revistei noastre să conţină o dare de seamă, un fel de rezumat al tuturor evenimentelor mai importante ale unei luni, ce au loc în ţara noastră şi în străinătate, în legătură cu marea şi marina.

Şi dădusem titlul acestei treceri în revistă „Cronica lunei". Dat fiindcă revista noastră apare de obiceiu între 20—25 ale fiecărei luni, iar uneori în număr dublu, găsim necesar să-i schimbăm titlul acestei cronici, în cel arătat mai sus.

Astfel, dela numărul trecut, No. 7—8 apărut la 15 August am avut de înregistrat o serie de evenimente, atât interne cât şi externe din care unele de deosebită importanţă.

Incepem cu cele interne, pentrucă ne interesează mai mult.

Serbările marinei, au strâns în acest an la Constanţa un public mult mai numeros ca în alţi ani. Explicaţia o găsim în cuvintele pe care d. C. Amiral Bălănescu Comandantul Marinei Regale le-a rostit în faţa M. S. Regelui, sub a cărui Inalt patronaj s'au ţinut :

„Ziua de 15 August, sărbătoarea Patronului Marinei se aşează an cu an cu putere de afirmare în rândul datinelor neamului.

Luptând veacuri de arândul pentru păstrarea drepturilor de existenţă, neamul nostru s'a ocupat îndelung de apărarea şi cultura pământului, întorcând abia în vremea din urmă ochii cu hotărâre spre imperativele isvorâte din folosirea drumurilor mării". Nimic mai adevărat decât aceste cuvinte. Am întors spatele mării atâta timp, nu am înţeles ani dearândul importanţa şi dărnicia naturei care ne-au dat marea şi Dunărea. Incepem a deschide ochii, începem să înţelegem în sfârşit an de an rolul Mării şi Dunării în viaţa politică şi economică a ţării noastre. Şi fără modestie trebue să menţionăm aportul adus pentru această înţelegere de către *Liga Navală Română* prin propaganda sa, care atât cât a putut şi cu modestele mijloace ce i-au stat la îndemână au trezit interesul public şi oficial pentru Mare, Dunăre şi Marină. Alături de această propagandă, serbările marinei, an de an, au pus pe înalţii demnitari ai ţării şi public în contact mai intim cu marea şi marina făcându-i mai uşor să ne înţeleagă.

Dovada, ne-o dă afluenţa mare dela aceste serbări, exodul către mare a cetăţenilor din acest an, începutul desvoltărei turismului de apă, yachtingului, etc. Dovada înţelegerei ne-o mai dă şi realizările oficiale ca cele ale primăriei Constanţa.

Inregistrăm odată cu serbările marinei, inaugurarea staţiunei sportive a Soc. *Salvamar,* care a venit la timp să umple un gol şi să dea impuls mişcărei de yachting, canotaj şi sporturi nautice. Cine a fost la *Mamaia* a rămas impresionat de schimbarea la faţă a acestei staţiuni, şi nu se poate să nu fi fost încântat de realizările *Salvamarului* la *Sut-Ghiol.*

Toate aceste mărturisesc o înţelegere oficială şi particulară a lucrurilor ce se va traduce în viitor în bani.

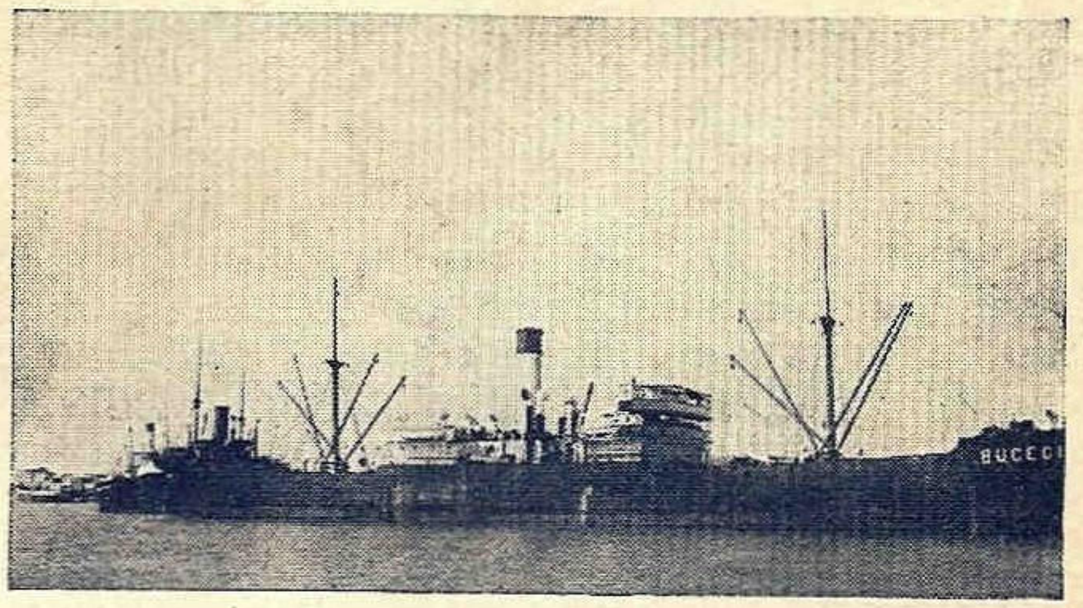
Rezultatele s'au şi făcut simţite, şi ca dovadă avem vizita inopinată a primarului Varnei înregistrată la 23 August. Alarmat de scăderea numărului vizitatorilor săi, în special străini — Polonezi şi Cehoslovaci,— pe care realizările Constanţei i-au făcut s'o prefere Varnei, primarul Varnei însoţit şi de alţi oficiali, au luat drumul Constanţei să se convingă personal asupra cauzelor schimbărei gustului străinilor.

Şi au recunoscut oamenii, că Varna lor a rămas în urmă. Inchipuiţi-vă acum, că am duce şi o politică de avantagii turistice aşa cum au dus-o Bulgarii spre a atrage pe străini spre plaja însorită a Varnei, că s'ar decide Statul să facă o şosea pietruită sau asfaltată care dealungul litoralului mării să lege toate porturile între ele şi care să se oprească... chiar la Varna, cum s'ar schimba şi mai mult faţa lucrrurilor!

Şi relativ la aceste perspective, nu putem să nu semnalăm intenţiunile oficialităţei pentru modernizarea staţiunilor noastre maritime.

Astfel d. Ministru *Inculeţ* a luat iniţiativa unei conferinţe a primarilor staţiunilor de pe litoral şi a înfiinţărei unei asociaţiuni a acestor staţiuni a căror scop ar fi :

Stabilirea unei linii de comunicaţii între aceste staţiuni, alimentarea cu apă, electricitate, împădurirea şi consolidarea malurilor etc.



Cargobotul S. M. R. „Bucegi"

In fine, vedem o iniţiativă pe care nu putem să nu o dorim dusă la bun liman.

Odată cu serbările Marinei, au poposit la Mamaia ca punct terminus, şi cei 152 polonezi, membrii ai *Ligei Maritime Poloneze* plecaţi din Polonia, pe Prut, Dunăre, Mare spre Constanţa şi care au dat dovadă de o admirabilă rezistenţă, disciplină şi dragoste de sport nautic. Şi a căror peripeţii le veţi găsi în revistă.

Ca manifestări sportive, am mai avut de înregistrat regatele dela 16 August organizate de *Yacht Club Regal Român* la *Eforie* în prezenţa M. S. Regelui şi *Campionatele Naţionale de Natatie* dela Eforie din 26 şi 27 August la care s'au afirmat cu tărie organizaţiile nautice de peste munţi. Trebue să recunoaştem că mai avem mult de învăţat şi făcut în această direcţie faţă de cei de peste Carpaţi, după cum trebue să vedem în rezultatele acestor concursuri, o dovadă în plus de desinteresul arătat până acum, pentru Mare.

Printre aceste manifestaţiuni sportive oficiale sau oficioase trebue să semnalăm şi una să-i spunem particulară : Doi sportivi, d-nii *Herdan* şi *Rosnovanu,* fără că desvălue nimănui planul lor, nici măcar celor de acasă, s'au ambarcat în barca lor cu vele, şi au luat-o spre Bosfor unde au ajuns cu bine şi de unde s'au întors apoi,

străbătând astfel circa 400 mile, cu multe riscuri şi peripeţii dar şi cu tot atât de multe şanse.

Marea Neagră a noastră este cunoscută ca neagră la suflet şi cei doi sportivi au dat dovadă de foarte mult curaj dar lipsit de oarecare precaţiune.

Trecând acum în revistă, chestiunile în legătură cu exportul nostru pe calea mărei şi aceasta pentrucă au legătură cu marina noastră comercială, înregistrăm dela 15 Aug. până acum ştiri şi îmbucurătoare dar şi triste.

In ceeace priveşte exportul de petrol, evenimentele internaţionale, în special pregătirile de război ale Italiei, precum şi politica economică a Germaniei au dat acestui export un ritm mai viu, înregistrând o creştere simţitoare a exportului, şi deci o realizare mai mare de devize. Ţările cele mai bune clienţe în acest interval au fost Germania, Italia, Anglia, Franţa, şi ceace e mai curios Yugoslavia care a deplasat transportul petrolului pentru ea de pe Dunăre prin Constanţa pe calea mărei.

Astfel la finele lunei August, Anglia a importat circa 8422 vagoane de diverse produse petrolifere, Franţa circa 2000 vagoane, Germania 7600 vagoane, Italia 15.200 vagoane.

Trebue să menţionăm însă, fiindcă veni vorba de petrolul nostru, sforţările ce se fac în special în Anglia pentru crearea unei industrii a petrolului sintetic a cărui început s'a făcut prin punerea în funcţiune la *Billingham* a uzinei *„Imperial Chemical Industrie"*, a cărei construcţie se ridică la circa 2 miliarde lei şi a cărei capacitate de producţie anuală ar fi de 126 milioane litri.

Dacă totuşi cu tot efortul de încurajare a guvernului englez, mărirea acestei industrii e înceată, aceasta se datoreşte faptului că instalaţiunile necesită sume imense.

In orice caz nu putem să nu remarcăm că un viitor nu prea îmbucurător pentru exportul nostru de petrol, ne pândeşte.

Nu tot astfel se întâmplă cu exportul nostru de cherestea care din ce în ce slăbeşte şi este înlocuit pe pieţele cu atâta trudă câştigate odinioară pentru noi, de către cel rusesc, yugoslav şi polonez. După o statistică a C. A. P. S. încheiată la 31 Aug. acest export s'a redus dela 1 Ian. cu 12%. Deşi guvernul nostru a reuşit să convingă guvernul grec şi egiptean, principalele noastre pieţe de desfacere, să renunţe la represaliile economice ce le luase contra noastră, acea cotă de 44% despre care vorbeam în numărul trecut deşi abrogată şi-a arătat totuşi roadele. Acest export a scăzut pe mai toate pieţele noastre de desfacere, în afară de Grecia în care se remarcă o uşoară sporire. Tot cu această ocazie trebue să mai semnalăm şi demersul reprezentanţilor lemnului din ţările *Micei Înţelegeri* făcut pe lângă guvernul francez pentru ameliorarea posibilităţilor de import din acest ţări, prin sporirea contingentării la lemnărie.

Exportul de alimente, vite şi păsări a fost şi în intervalul 15 Aug.—15 Sept. în creştere şi piaţa principală a fost *Palestina*.

Care credeţi că este una din principalele cauze ale scăderei exportului nostru de cherestea, cereale în special pe piaţa Egiptului?

Navlosirea vapoarelor care odinioară atingeau porturile noastre, pentru *Eritreia* şi *Somalia Italiană*, pentru transporturi de trupe şi alimente trupelor italiene din Africa.

Şi acum răspunsul logic : Dacă am fi avut un parc de vase naţionale, mai mare, cu cât succes am fi înlocuit pavilionul străin din Marea Neagră, aducând bani în ţară şi necompromiţând exportul nostru cu atâta trudă câştigat pe pieţele din Orient.

Evenimentele în curs, perspectivele deloc surâzătoare în ceeace priveşte raporturile noastre economice cu Orientul impun neapărat reînoirea şi sporirea parcului nostru de nave. In timp ce străinii profitând de progresele technice, şi de lipsurile noastre, au construit noi nave de viteză şi cu amenajări speciale, menite să ne facă concurenţă, noi cercăm să luptăm — fără nici cel mai mic sorţ de reuşită — cu navele noastre care trec de 30 ani şi care nu mai corespund nevoilor.

E suficient să semnalăm doar un singur eveniment : la 20 Aug. a intrat în serviciu noul pachebot polonez de 14.000 tone „Pilsudscki" care va fi pus pe linia Gdinya-New-York în locul altui vapor — pe care, mare mirare să nu-l vedem şi asta cât mai curând — pe linia Constanţa-Orient, alternând în cursă cu *„Polonia"*. Polonezii ne cunosc situaţia, văd găurile noastre şi posibilităţile noastre reduse de cârpire a lor.

O avarie a unui *„pasager"* de al nostru, exemplul recent al *„Daciei"*, care implică scoaterea momentană din cursă, dezorganizează complect itinerariu, şi *aceste* dezorganizări, neprecizii şi nesiguranţe a itinerariului determină călătorul şi marfa să prefere alt vapor.

Că ne trebue urgent vapoare, ne-o dovedeşte arătarea următoarelor date :

Dela 1 Ianuarie până la 1 Aug. 1933 numărul călătorilor eşiţi din ţară prin Constanţa a fost de 7108 din care 920 cu nave străine, şi 5188 cu navele noastre.

In aceeaş perioadă din 1934 numărul a fost de 15323 din care 6557 cu navele noastre şi 8766 cu nave străine, iar în 1935 — acest an (1 Ian.—1 Aug.) acest număr s'a ridicat la 27.656 din care numai 7839 cu navele noastre. Creşterea de 450% în timp de 2 ani a numărului călătorilor eşiţi, arată că posibilitate de câştig sunt, dar trebue să faci ca acest câştig să-l ai tu, nu altul. Şi aceasta nu se poate face decât prin nave, pe care călătorii să le prefere altora.

Avântul turismului e atât de mare, şi în special în lunile de vară, încât s'ar putea câştiga frumos de pe urma lui.

Un lucru e precis. Surse de câştig sunt, şi aceasta se ştie prea bine de către conducătorii S. M. R. Ceeace lipseşte sunt... banii necesari unor noi construcţii imediate sau cumpărărei de noi nave.

Să sperăm oare că nevoile vor fi în parte remediate de comisiunea P. C. A. care a plecat acum la începutul lui Septembrie în străinătate pentru achiziţionarea a 2 sau 3 nave? Vor fi oare aceste nave, cele cari ne trrebuesc?

In timp ce comisiunea P. C. A. răscoleşte străinătatea ca să cumpere 2-3 nave, printre marinarii români ai flotei de comerţ atât la mare cât şi la Dunăre se semnalează noi nemulţumiri. Aceasta i-au îndemnat să se agite din nou.

Marinarii români ambarcaţi pe navele străine au adresat autorităţilor la finele lui August, o plângere colectivă, că deşi sunt angajaţi de către agenţiile de nave cu plată în lire, la sosirea în ţară sunt achitaţi în lei în loc de lire, şi lira le este socotită 500 lei maximum, în sfârşit sunt dacă nu sabotaţi, dar totuşi speculaţi.

Marinarii dela Dunăre, în ziua de 20 Aug. s'au întrunit din nou la Brăila la sindicatul lor, şi au întocmit un memoriu pe care l'au înaintat Căpităniei de port şi Inspectoratului muncei. Ei au cerut o revizuire a salariilor

în raport cu munca ce o depun, acordarea unei alocații de hrană, plata orelor suplimentare, achitarea salariilor la timp. Cereri juste în totul. Ei cer ca un focar de exemplu, să fie retribuit cu 3000 lei. Nu există o cerere mai îndreptățită ca aceasta.

In afară de aceasta, au mai cerut încheierea de contracte colective de muncă între armatori și personalul îmbarcat, așa cum de altfel prevede și legea muncii.

Nemulțmiri de acest soi nu le au numai marinari dela Dunăre. Cei dela Mare se agită deasemeni pe chestiunea salarizării. Numai că marinarii de la mare cred că au descoperit cauzele și aduc astfel și propuneri. Proasta salarizare și răul tratament la care sunt supuși sunt datorite unei rele reputații create în jurul lor și aceasta din cauza unei lipse de selecționare. Livretul de marinar se eliberează cu prea mare ușurință uneori, diverșilor nepregătiți, agenți electorali, improvizați din cauza foamei în marinari. Soluția ce o propune organizațiile marinărești, este debarcarea tuturor acestor elemente, și înlocuirea cu marinari calificați, și angajarea pe viitor a marinarilor numai prin organizațiile lor profesionale. O parte din nemulțumirile aceste, vor fi desbătute mai pe larg la T. Severin în zilele de 15, 16, 17 Sept. când s'a fixat *Congresul Uniunei Muncitorilor din porturi* la care dl. *L. Maglașu* secretar general al Uniunei este raportor în chestiunea reglementărei condițiunilor de muncă și salarizare în marina comercială.

Trecând acum la marina de război, înregistrăm știriile înbucurătoare ale d-lui C. Amiral *Bălănescu* comandantul marinei, date cu prilejul serbărilor dela Constanța, în legătură cu intensa și rodnica activitate a navelor de război.

Concomitent cu aceste știri s'a mai atins în aceasta și o chestiune foarte importantă : aceia a bazei navale. Dacă chestiunea din punct de vedere technic, tactic-strategic, geografic nu pot fi discutate public din motive lesne de înțeles, ea reclamă totuși o cât mai curândă deslegare practică, și pe care dl. C. Amiral Bălănescu cu foarte mare dreptate o urmărește și ține să-i releveze importanța ordecâte ori are ocazia.

Câteva zile după serbările Marinei, la 19 Aug. nava școală *„Constanța"* a plecat în voiaj de instrucție, având la bord elevii Școalei Navale și ai Școalei speciale. Nava a atins porturile Pireu, Siracuza, Malta, Alger, Tulon, Neapoli, Zante, Chios și Istambul și în jurul lui 20 Sept. va sosi în țară.

In afară de cele înregistrate mai sus, am mai putea înregistra încercările de ordin științific asupra faunei și florei maritime făcute către finele lunei August și începutul lui Sepetmbrie de către dl. Prof. Univ. *Borcea*, în regiunea capului *Caliacra*, preparativele ce se fac în vederea lucrărilor de dragare pe Nistru, și procesul judecat la 23 Aug. la Galați privitor la agresiunea de pe S. M. R. *„Ardeal"* în 1932.

Este vorba de lovirea unui marinar de către mecanicul șef al acestei nave, pentru care până acum nu se găsește instanță care să o judece. Motivele, vom căuta să le dăm într'un număr viitor odată cu hotărârea Inaltei Curți de Casație unde a fost trimis dosarul.

Inainte de a încheia această cronică internă trebue să înregistrăm încetarea din viață în ziua de 11 Sept. a distinsului inginer *Gh. Popescu*, profesor de navigație interioră și maritimă la Șc. Politechnică, cunoscător bun al problemelor noastre de comunicație pe apă și ale Dunărei.

In legătură cu chestiunile externe de ordin maritim, ziarele ne aduc vestea când declarată verosimilă când neverosimilă, că conversațiile navale ce urmau să înceapă în Septembrie în legătură cu conferința navală din 1935 nu vor mai avea loc din cauza refuzului Japoniei de a sta de vorbă mai înainte de a i se admite paritatea cu St. Unite și Anglia.

Tot în legătură cu viitoarea conferință navală, se spune că discuțiunile ce urmau să aibă loc la Paris între reprezentanții Angliei și Franței în vederea adoptărei unei atitudini comune la viitoarea conferință, s'ar fi amânat din cauza evenimentelor politice grave în legătură cu Italia, și care absoarbă în această direcțiune atențiunea forurilor competinte ale ambelor țări. In acest timp la *Regensburg* s'a început efectuarea de lucrări pentru construirea unui canal *Rotterdam-Dunăre* care va servi tranzitul Occident-Europa Centrală-Balcani și vice versa.

Probalitățile unui război între Italia și Abisinia și perspectivele de lățire a conflictului și în Europa, dau naștere unei activități maritime militare și comerciale neobișnuit în Mediterană.

...arării fluviatil, și Arsenalul marinei depune muncă stăruitoare pentru reorganizarea flotilei de motoare.

La mare, o întinsă și rodnică activitate nautică și tech- că animează pe comandanții, ofițeri și echipagiile, căci vele au primit, prin îngrijirea autorităților superioare mbustibil suficient, pentru exerciții, antrenament și na- gațiune la larg.

Indrumându-și instrucția pe linia unei doctrine isvo- tă din învățămintele războiului și întărită printr'o dis- olină fermă a spiritelor și caracterelor, Marina Regală și măruntă în număr de nave, crește în fiecare an ca tere morală și valoare tactică.

Ea reclamă ca o condiție esențială de viață, o bază vală la mare, bine utilată și bine organizată.

Cu aceste sentimente, adânc pătrunși de misiunile astre, Vă rugăm să fiți încredințat de dragostea, cre- nța și devotamentul nețărmurit ce purtăm Majestății

Ziarele și revistele arată o activitate intensă în instrucția și pregătirea navelor de război atât ale Italiei cât și a Angliei. Nici când prevederea și efortul impus Italiei de regimul fascist pentru armarea pe mare nu apare mai justificat.

Siguranța și dârzenia Italiei i-o dă astăzi flota sa de război și comercială a cărei construcție, modernizare, sporire, și înzestrare, an de an a fost urmărită de Italia. Navele comerciale Italiene, cară mereu trupe și materiale din Italia spre Africa, și alimente și combustibil din toate țările din bazinul mediretanian.

Un eveniment deosebit de important, și care se va răsfrânge fără îndoială și asupra noastră este intrarea în serviciu a pachebotului polonez *„Pilsudski"* la 29 Aug. Intreaga presă maritimă menționează importanța evenimentului și subliniază efortul mare susținut de către Polonia și care îi va fi desigur răsplătit. Așa cum am mai spus-o, chestiunea ne privește și pe noi, pentrucă nu e de mirare că prin noua repartiție a navelor poloneze, ocazionată de intrarea acestui pachebot în serviciu, să vedem în apele M. Negre alte câteva nave poloneze care ne vor concura.

Mirth.

Drumul pe apă între Marea Baltică şi Marea Neagră

— Pe Vistula, San, Nistru, Prut şi Dunăre —

Din dările de seamă publicate în ziare şi în revista noastră, s'a văzut între altele că membrii Ligei Morska *au adus un butoiaş cu apă din* Marea Baltică, *pe care au vărsat-o în* Marea Neagră *simbolizând ceeace se speră a se realiza cât de curând : unirea, legarea celor două mări printr'un canal* Wistula-Nistru-Prut-Dunăre.

Liga Morska, *asociaţia puternică cu venituri ce trec de o sută milioane lei, a studiat această problemă pe care oficialitatea şi-a însuşit-o, ceeace dovedeşte că în Polonia în jurul* Ligei Maritime *gravitează tot ceeace este în legătură cu Marea.*

Dăm mai jos, câteva indicaţiuni asupra uriaşului proect studiat de secţia de navigaţie a L. M. K.

Polonia şi România Marea Baltică şi Marea Neagră, ocupă simţitor suprafaţa continentului European, permiţând realizarea unor legături, cari reduc considerabil lungimea drumurilor din interiorul continentului înspre

trolul nostru, sforţările ce se fac în special în Anglia pentru crearea unei industrii a petrolului sintetic a căruie început s'a făcut prin punerea în funcţiune la *Billinghar*ir a uzinei *„Imperial Chemical Industrie"*, a cărei construcţie se ridică la circa 2 miliarde lei şi a cărei capacitate de producţie anuală ar fi de 126 milioane litri.

Dacă totuşi cu tot efortul de încurajare a guvernului englez, mărirea acestei industrii e înceată, aceasta se datoreşte faptului că instalaţiunile necesită sume imense.

In orice caz nu putem să nu remarcăm că un viitor nuprea îmbucurător pentru exportul nostru de petrol, ndpândeşte.

Nu tot astfel se întâmplă cu exportul nostru de chirestea care din ce în ce slăbeşte şi este înlocuit pe pieţele cu atâta trudă câştigate odinioară pentru noi, de către cel rusesc, yugoslav şi polonez. După o statistică a C. A. P. S. încheiată la 31 Aug. acest export s'a redus dela 1 Ian. cu 12%. Deşi guvernul nostru a reusit să-l mondial, guvernul austriac a elaborat proectul unui canal Viena-Oder-Vistula-San-Nistru. Lucrările acestui canal în regiunea Cracoviei au fost începute în anul 1912. Schimbarea graniţelor politice după războiu a făcut că Polonia este interesată direct numai de drumul de apă dintre Vistula Superioară şi Inferioară-San-Nistru-Marea Neagră. Proectul de a schimba linia Vistula-Marea Neagră de pe Nistru pe Prut a fost propus în anul 1921 cu prilejul semnării tratatului comercial polono-român, de către inginerul *A. Konopka,* actualul şef al secţiei de navigaţie în Direcţiunea Generală a Ligei Maritime şi Coloniale ; iar anexa procesului verbal final al convenţiunei comerciale polono-române, încheiate în Iulie 1921 la Bucureşti, cuprinde observaţia, că ambele ţări vor convoca o comisiune de experţi, pentru a cerceta această legătură. Comisiunea n'a fost convocată, autorităţile polone însă au întreprins studierea canalului Nistru-Prut şi cercetările au fost făcute de fosta Direcţiune a Apelor din Cracovia, astfel încât actualmente sectorul polon a drumului de apă Marea Baltică-Marea Neagră este pe deplin studiat. In anul trecut Direcţiunea Generală a Ligei Maritime şi Coloniale a hotărât popularizarea problemei acestui drum de apă şi a elaborat un proect de orientare, prezentat deocamdată sub formă de schiţe.

Drumul de apă dela Marea Baltică până al Reni de o lungime totală de 1915 km. e format din trei fluvii şi anume : Vistula, Nistrul şi Prut, şi din două canale : Vistula-Nistru şi Nistru-Prut. Sectorul polon are o lungime de 1105 km. iar cel român 810 km. Partea primă a drumului de apă, începând dela Marea Baltică, este formată de Vistula, având o lungime de cca 662 km.; la Sandomierz (la km. 274 al Vistulei) drumul părăseşte Vistula la un nivel de 140.0 şi intră în canalul artificial pe malul stâng al Sanului, apoi traversează Sanul la Jaroslaw intrând în Valea râului Wisnia, şi la km. 850, la Czajkowice, atinge Nistrul (km. 400.6) la nivelul maximal de 265.0, având o lungime de 30 km. Lungimea canalului Vistula-Nistru este de 188 km. Pe acest canal se proectează 17 diguri (ecluze). Dela Czajkowice până la Jezupol (262 km.) drumul pe apă este format de Nistru, canalizat prin 17 barajuri. La Jezupol km. 990 al traseului, la nivelul 209.0, traseul părăseşte Nistrul şi intră în Valea Bistriţei printr'un canal artificial, iar lângă Staislawow în Valea Woronei, la km. 1045 traversează împărţitorul apelor între Nistrul şi Prut la nivelul 301 şi de aci cade în Valea Prutului, împreunându-se cu acest râu la km. 1005 al traseului, lângă Sniatyn. Pentru aprovizionarea cu apă a nivelului maximal se proectează să se aducă apă din Prutul Superior printr'un canal special întăritor de o lungime de 50 km. Dela Sniatyn până la Dunăre drumul duce prin albia Prutului, care pe sectorul dela Sniatyn până la Lipcani va fi canalizat (30 de baraje) iar dela Lipcani până la Reni se prevede regularea Prutului.

Amănuntele tehnice ale traseului le explică planul de situaţie şi profilul vertical.

Complectarea drumului de apă este formată de sectorul superior al Vistulei, respectiv de un canal paralel pe malul drept al Vistulei până la Cracovia (190 km.) şi mai departe în Basinul Carbonifer (300 km.) care după prelungirea acestuia până la canalul Klodnicki în Silezia Superioară Germană va permite realizarea unei legături cu drumul de apă al fluviului Oder, deci cu Teschin şi Berlin, iar mai departe cu Elba Inferioară şi Hamburg.

Actualmente, între Varşovia şi Danzig, există pe Vistula un trafic intens de mărfuri, care se evaluează astfel în mii de tone în anii :

	1932	1933	1934
în Tczew	222	364	peste 380
în Varşovia	125	154	168

Pe Vistula Superioară, din Basin şi până la Cracovia, iar parţial şi în jos, chiar până dincolo de Sandomierz se transportă peste 50.000 tone de cărbuni, anual.

Costul aproximativ al drumului de apă Marea Baltică-Marea Neagră se poate calcula în modul următor:

I. Fluviul Vistula	în detalii	Total
a) 223 km. complectarea regulării a 50.000 zloţi pt. 1 km.	11.150.000	
b) 439 km. de regulare a 400.000 zl. pt. 1 km. .	175.600.000	186.750.000

Cum s'a serbat ziua apelor

Ziua Marinei a început din ce în ce să se afirme, intrând în rândul sărbătorilor întregului nostru neam.

Ca și în ceilalți ani, serbările s'au ținut, în aproape toate porturile noastre de mare și Dunăre cu un fast deosebit și în prezența demnitarilor porturilor.

La Constanța, principalul nostru port la mare, serbările au fost onorate de Inalta prezență a M. S. Regelui a Măriei Sale Voevodului Mihai și a înalților demnitari ai țărei.

Incă de la 8 ore dimineața, navele Marinei Regale au eșit la câteva mile în larg unde împreună cu S. M. R. „Peleș" au făcut un careu așteptând sosirea distrugătorului „Regele Ferdinand" ce aduce pe M. S. Regele și miniștrii țărei.

După sosirea acestui distrugător, a început Te-Deumul după care în păstrarea unui minut de reculegere și salutul prin lovituri de tun se cufundă în mare o ancoră de flori în amintirea marinarilor căzuți în marele război.

A urmat apoi discursul d-lui C. Amiral I. Bălănescu Comandantul Inspector al Marinei Regale a cărui cuprins îl dăm mai jos :

SIRE,

Ziua de 15 August, sărbătoarea Patronului Marinei Regale se așează an cu an cu putere de afirmare în rândul datinelor neamului.

Luptând veacuri dearândul, pentru păstrarea drepturilor de existență, neamul nostru s'a ocupat îndelung de apărare și cultura pământului, întorcând abia în vremea din urmă ochii cu hotărâre, spre imperativele isvorâte din folosirea drumurilor mării.

Această târzie înțelegere și prețuire a resurselor bogate ale mării, explică proporțiile modeste ale tonajului nostru militar și comercial.

In această înceată ascensiune a vieții noastre marinărești, Marina Regală a păşit cu mișcări sigure și astăzi încadrată cu elemente destoinice și devotate, aduce prin mine și glasul tunurilor sale, salutul ostășesc Majestății Voastre, exprimând adânca recunoștință pentru onoarea ce ați acordat-o Marinei.

SIRE,

Marina Regală pune toată ardoarea și tot devotamentul în menirea de a apăra țărmurile Dunării și coastele mării.

La Dunăre unitățile noastre se instruesc în problemele apărării litoralului fluvial, și Arsenalul marinei depune o muncă stăruitoare pentru reorganizarea flotilei de monitoare.

La mare, o întinsă și rodnică activitate nautică și tehnică animează pe comandanții, ofițeri și echipagiile, căci navele au primit, prin îngrijirea autorităților superioare combustibil suficient, pentru exerciții, antrenament și navigațiune la larg.

Indrumându-și instrucția pe linia unei doctrine isvorâtă din învățămintele războiului și întărită printr'o disciplină fermă a spiritelor și caracterelor, Marina Regală deși măruntă în număr de nave, crește în fiecare an ca putere morală și valoare tactică.

Ea reclamă ca o condiție esențială de viață, o bază navală la mare, bine utilată și bine organizată.

Cu aceste sentimente, adânc pătrunși de misiunile noastre, Vă rugăm să fiți încredințat de dragostea, credința și devotamentul nețărmurit ce purtăm Majestății Voastre.

Singura noastră dorință este ca prin nivelul ridicat al instrucției moralului și pregătirii marinărești să facem cinste țării și să meritățm încrederea pe care Majestatea Voastră o pune în iubita Sa marină.

Să trăiți, Majestate ! Să trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba-Iulia !Să trăiască Familia Regală !

După acestea, a urmat defilarea navelor prin fața M. S. Regelui. La 12.30 navele au intrat și au acostat în port urmând ca la 13 h să aibă loc un banchet la Cercul Militar. La cuvintele rostite de d. C. Amiral Bălănescu, răspunde M. S. Regelui :

D-le Amiral,

Știrile pe care Mi le-ați adus la cunoștință, acum, despre progresul și nouile mijloace care s'au dat marinei Mele, M'au bucurat foarte mult și cred de datoria Mea — ca acela care are grija permanentă a bunului mers al treburilor din țară, ca comandant superior al oștirei și marinei — să aduc mulțumirile Mele cele mai calde guvernului Meu pentru felul în care a priceput să dea tot sprijinul care trebue acestei arme importante a apărării țării.

II. Vanalul Vistula-Nistru		
a) 188 km. canal a 200.000 zloți pt. 1 km.	37.600.000	
b) 17 diguri a 600.000 zi .	10.200.000	47.800.000
III. Canalizarea Nistrului 140 km. dela Czajkowice până la Jezupol		
a) Lucrări de țărmuri a a 100.000 zl. pt. 1 km. .	14.000.000	
b) 17 de baraje cu diguri (ecluze) a 1,25 milioane zl.	21.250.000	35.250.000
IV. Canalul Nistru-Prut		
a) 115 km. canal a 300.000 zloți pt. 1 km.	34.500.000	
b) 25 diguri a 500.000 zl.	13.000.000	47.500.000
V. Canalizarea Prutului 150 km.		
a) Lucrări de țărmuri a 100.000 zl. pt. 1 km. .	15.000.000	
b) 30 de baraje cu diguri a 1.200.000 zloți	36.000.000	51.000.000
VI. Râul Prut		
a) 660 km. complectări de regulare a 200000 zloți .	132.000.000	132.000.000
	In total . .	500.000.000

Liga Movskai Kolonjalna

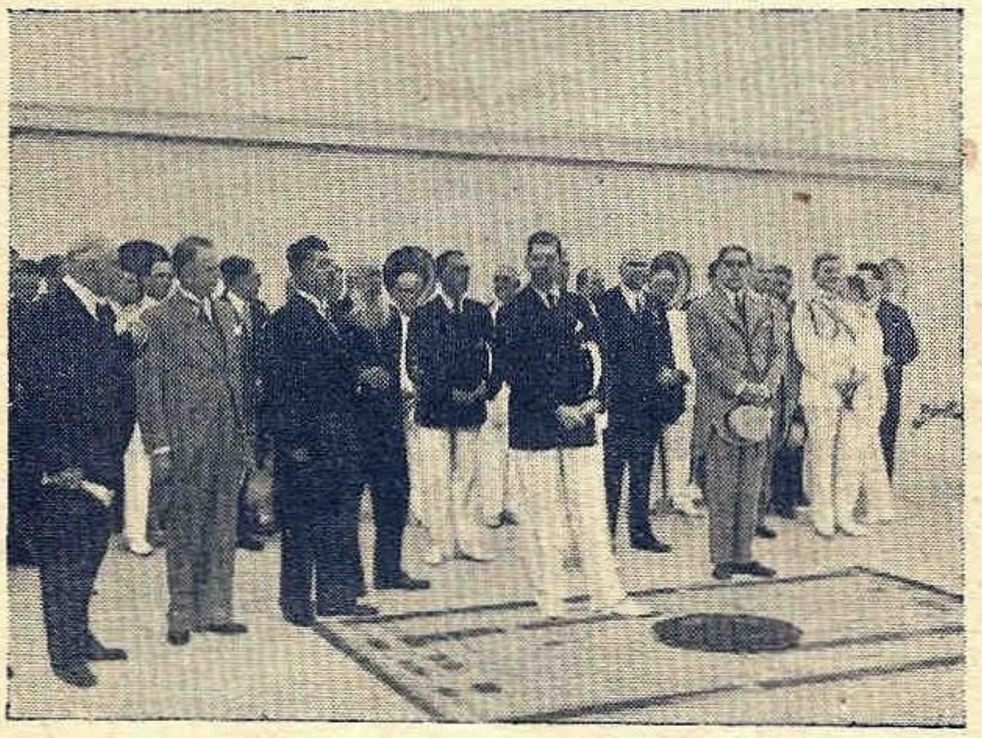
Sumele de mai sus cuprind costul de cumpărare de terenuri și al construcțiile necesare, cum sunt porturile fluviale, adoposturile de iarnă etc.

Ajutorul care vi s'a dat — care din adâncul sufletului sper că va fi continuat şi de azi înainte — sunt sigur că va da un nou avânt marinei noastre şi că în sfârşit va licări la orizont acea dorinţă a Mea, care ştiu că este a tuturor marinarilor, ca în loc să facem marină pe uscat, s'o facem pe mare.

Să ştiţi că cuvintele ce le-am spus sunt de un tâlc mai adânc decât faptul construirii pur şi simple a unei nave. Este o chestiune de adâncă morală şi de mijloacele pentru a putea menţine acel spirit de continuă iniţiativă, acel spirit cavaleresc, acel spirit pentru care nu se poate găsi cuvânt şi pe care nu-l poţi găsi decât bătând pe valurile mării, acel spirit pe care l'am numit odată „spirit al bricului Mircea" şi care sper că va rămâne în marina noastră.

Tot cu aceeaşi dragoste şi cu aceiaşi încredere, ridic paharul Meu pentru propăşirea marinei Mele şi fac din nou şi azi aceeaşi urare făcută acum doi ani : ca acest „spirit Mircea" să dăinuiască iarăşi şi să trăiască necontenit în mijlocul marinei noastre. (Urale).

In timpul acestui banchet M. S. Regele a decorat pe D. C. Amiral I. Bălănescu şi pe d. H. Grigorescu primarul oraşului.



M. S. Regele asistând la serbările de pe lacul Sut-Ghiol.

Fixându-se pentru această zi şi inaugurarea staţiunei nautice şi sportive a Soc. Salvamar dela lacul Sut-Ghiol, s'a hotărât ca serbările ce în alţi ani se continuau în portul Constanţa să aibă loc aci.

Şi aceste serbări care au început la 17 h au fost onorate de M. S. Regele şi înalţii demnitari. Serbările la care a asistat un public neobicinuit de numeros au crescut în importanţa şi prin prezenţa excursioniştilor polonezi din Liga Morska care după parcursul din Polonia pe Prut, Dunăre şi Mare îşi aşezaseră tabăra aci.

După ce este salutat de către D. C. Ştefănescu administratorul delegat al Soc. Salvamar, M. S. Regele trece în revistă pe excursioniştii polonezi care-L primesc cu Imnul nostru regal. D. Arcizewsky Ministru al Poloniei după câteva cuvinte în care arată vastele posibilităţi de realizare bazate pe colaborarea Poloniei şi României oferă M. S. Regelui şi d. primar Grigorescu, medalia de bronz a L. M. K., o hartă a canalului proectat să lege Marea Baltică de Marea Neagră şi o frumoasă cupă cu apă din Marea Baltică menită să fie vărsată în Marea Neagră simbolizând astfel legătura dintre cele două mări. Pe aceasta din urmă erau gravate următoarele cuvinte :

„Apa Balticei luată în mod festiv la Gdinya în ziua de sărbătoare a mării poloneze şi oferită de reprezentanţii oraşului Gdinya la Constanţa, în ziua de sărbătoare a mării românesti, spre a fi simbolul amiciţiei eterne dintre cele două popoare, care prin întregirea şi altoirea ideii mării, năzuesc la înflorirea valorilor celor mai nobile. Gdinya 29. VI. 935. Constanţa 15. VII. 1935".

Faţă de această atenţiune M. S. Regele a decorat pe d. ministru a Poloniei, d. General Wiecserkevici conducătorul excursioniştilor polonezi, şi Cerminscki directorul L. M. K.

A urmat apoi sfinţirea staţiunei şi cuvântul d-lui C. Ştefănescu în care arată că realizările de astăzi sunt numai roadele sugestiilor M. S. Regelui. D-sa mai face apoi un scurt istoric a realizărilor Soc. Salvamar. La urmă d. Amiral Coandă vice preşedintele Ligei Navale Române rosteşte următoarele cuvinte :

Majestate, sunt opt ani decât fiinţează Liga Navală Română, iar astăzi pentru prima oară ea trece la un început de realizări concrete în colaborare cu societatea Salvamar instituţie care este şi ea o creaţie a Majestăţii Voastre, pentru a desfăşura o cât mai intensă propagandă pentru dragostea de neam şi de marină.

Dacă prin propagandă se înţelege nu numai să scrii şi să vorbeşti, dar mai cu seamă să înfăptueşti cred Majestate, că ceeace vedeţi ieşit ca prin minune din dunele sălbatice de nisip şi papură, care domina acest loc până mai ieri, se înalţă astăzi falnic un edificiu monumental, un vapor de beton ale cărui dimensiuni şi dispozitive face să tresare toate inimile româneşti, care ar dori să-l vadă plutind nu pe nisipuri, ci pe întinsul mărilor şi nu numai cu destinaţia ce i s'a dat „Casa Bărcilor", staţiune de sporturi nautice şi canotaj, ci ca vas de linie care să ne garanteze paza coastei scumpei noastre Românii.

Această realizare a societăţii Salvamar să fie de bun augur pentru marina română. Permiteţi-mi Sire să adaug că vom căuta prin toate mijloacele spre mulţumirea deplină a Majestăţii Voastre să aducem la îndeplinire menirea Ligii Navale Române căreia I-aţi făcut marea cinste de a Vă pune în fruntea ei.

Prezenţa printre noi a Ligii Morska (Liga navală polonă) reprezentată aci prin d-l general Viecsorkevici vice preşedinte şi d-nul Cerminski Director al aceiaşi ligi împreună cu 154 ofiţeri, profesori, ingineri, avocaţi, artişti, etc., veniţi cu bărcuţele lor pe apă din inima Poloniei până în Marea Neagră, confirmă recunoaşterea ligii noastre.

Tot astfel dintr'o recentă călătorie pe care o delegaţie a Ligii Navale Române a întreprins-o în Jugoslavia, unde ne-am dus ca să îndeplinim un act de pioasă datorie sufletească pentru odihna de veci a marelui lor rege cavaler Alexandru, am intrat în contact cu o instituţiune similară a lor, Jadranska Straja (Santinela Adriaticei) şi unde prin schimb de scrisori şi cuvântări ne-am legat de o prietenie scumpă ca şi cea cu Polonia.

Promitem Sire, să luptăm pentru isbânda definitivă pentru a face cât mai cunoscută liga noastră, câţi mai mulţi adepţi convinşi şi vă rugăm respectuos să ne acordaţi şi mai departe Inalta Voastră protecţie şi încredere.

Au urmat apoi regatele organizate de către Soc. Salvamar, Liga Navală, Flotila de Hidroaviaţie şi I. M.

E. F. la care au luat parte circa 60 de yole, bărci cu 2 rame, cu 4 rame, gigg-uri cu 4 și 8 rame, etc. armate de ofiterii Marinei Regale, ai Flotilei de Hidro, și I. M. E. F.

Luând sfârșit acestea, M. S. Regele a luat parte la solemnitatea vărsărei apei din Marea Baltică în Marea Neagră, la Mamaia.

Seara, navele Marinei Regale au arborat pavoazul luminos, iar la Cercul Militar a avut loc un bal.

Cu acelaș fast, s'au desfășurat serbările acestei zile și la *Galați*. Toate monitoarele și vedetele Diviziei de Dunăre au fost frumos pavoazate ziua prin pavilioane și seara prin becuri.

Pe bordul monitorului „Ardeal" în prezența autorităților militare și civile și a invitaților speciali a avut loc slujba religioasă în memoria eroilor marinari, după care d. C. Amiral Roșca a rostit cuvintele :

Ziua de 15 August reprezintă pentru noi marinarii, o îndoită zi de sărbătoare, findcă marinarii sărbătoresc și aniversarea războiului pentru întregirea neamului și patronul marinei.

Marina română, atât cea de război cât și cea de comerț și-a ales ca patron pe Sfânta Fecioară Maria pe care o sărbătorim acum. In acest cadru de sărbătoare mărinărească, noi marinarii de război găsim cel mai bun prilej de afirmarea drepturilor noastre asupra apelor ce ne aparțin și a exploatării bogățiilor ce le conțin, ele constituind o parte însemnată din patrimoniu nostru național. Desvoltarea puterei nale a României Mari, care înglobează atât marina militară cât și cea comercială formează un tot și numai desvoltarea lor armonioasă poate asigura funcționarea în condițiuni normale.

Siguranța și progresul unei țări maritime sunt strâns legate de desvoltarea și exploatarea mijloacelor fluviale și maritime. Or, noi dispunem azi de un litoral maritim de 400 km. și de un domeniu și o frontieră fluvială depășind 1000 km. Noi trebue să profităm de darurile naturei : Dunărea și marea, exploatându-le cât mai mult, bine înțeles la adăpostul unei forțe navale adecuate cu posibilitățile de realizare, dar și cu situația noastră în concertul statelor riverane.

Importanța marinei apare mai ales în timp de război, fiindcă forțelor navale le revine misiunea apărării frontierelor de apă în colaborare cu armata de uscat contra oricărei ofensive inamice.

Nu există astăzi în lume țări maritime care să nu lupte pentru mărirea forțelor navale, în raport cu importanța intereselor lor pe apă. Exemplul Poloniei — care nu are decât un petec de mare, legat prin coridorul Danzig cu restul țării — este destul de elocvent.

Dacă nu ne putem plânge de lipsa de protecție din partea Capului Suprem al Statului și de o înțelegere adâncă a problemelor navale, din partea guvernelor țării, în schimb trebue să constatăm că nici într'o țară din lume indiferența publicului nu este atât de mare ca la noi pentru tot ce este în legătură cu apa, vapoare, navigație, etc. Atâta timp cât această atmosferă defavorabilă nu va fi risipită, nu poate fi vorba de o desvoltare continuă și logică a puterei noastre navale, fiindcă sacrificiile care se cer privesc massa mare a populației și ele nu pot fi obținute decât prin convingeri.

Gândul nostru trebuie să se îndrepte astăzi către M. S. Regele. Marinarii din divizia de Dunăre, recunoscători asigură prin mine, pe M. S. Regele și guvernul țării, de toată puterea lor de sacrificiu și de tot devotamentul lor nestrămutat față de Tron și țară.

Să trăiască M. S. Regele Carol al II-lea !
Să trăiască Măria Sa Voevodul Mihai !
Să trăiască intreaga Dinastie !

A răspuns d. General Gane arătând meritele marinei în război și d. ajutor de primar.

După prânz serbările s'au continuat cu regate și concursuri marinărești.

La *Sulina* ziua marinei a fost deasemenea sărbătorită cu multă însuflețire.

Orașul, din inițiativa autorităților, a fost frumos pavoazat, navele din port și radă au arborat marele pavoaz, iar toate micile ambarcațiuni s'au împodovit cu verdeață.

La 11 h. pe șlepul port-tun al Stațiunei Sulina s'a oficiat un Te-Deum în prezența autorităților civile și militare, a membrilor L. N. R. și a o parte din funcționarii superiori ai C. E. D.

După slujbă s'a cufundat în Dunăre o coroană de flori pentru cinstirea memoriei eroilor marinari.

A urmat apoi cuvântul d. Sublt. Emandi care a arătat rolul marinei, și al d-lui General (R) Panaitescu președintele secției L. N. R. Sulina care a spus următoarele :

Doamnelor și Domnilor,

Sărbătorim astăzi la Sulina pentru a 7-a oară sub auspiciile L. N. R. „ZIUA MARINEI", și anume atât a Marinei de Război cât și a celei Comerciale.

Această sărbătorire a fost organizată, ca și anii trecuți, de către Secțiunea locală a L. N. R., cu concursul autorităților militare și civile și cu a societăților sportive din localitate.

In acest port danubian și maritim, această sărbătoare ar trebui ,să capete o însemnătate din cele mai mari, fiindcă în nici un alt port al Țării noastre această zi nu ne reamintește, deodată, mai viu ca aicea, că stăpânim nu numai 400 km. de litoral maritim, ci și 1000 km. din întinderea celui mai important fluviu al Europei!...

Cei 370 de eroi marinari, ofițeri, subofițeri și soldați, ale căror nume le-ați auzit pomenindu-se adineaori aici de către slujitorii altarului și în amintirea cărora s'a scufundat de noi astăzi, în apele Dunării, ancora și crucea smălțuite în flori de nufăr ; eroi, al căror sânge prețios s'a amestecat în timpul războiului pentru întregirea Neamului cu apele Dunării și ale mării noastre, ne fac aceste ape cum nu se poate mai scumpe. *Pe de altă parte, miile și zecile de mii de alți marinari ai noștri, cari nu așteaptă de cât să urmeze exemplul înaintașilor lor eroi, ne garantează stăpânirea noastră pe o mare întindere a granițelor românești.*

Marina comercială românească, la rândul ei, contribue la ducerea faimei și bogățiilor Țării noastre până în cele mai depărtate colțuri ale lumii.

Această marină comercială este strâns legată de Marina militară, care o apără în timp de război și-i pregătește în timp de pace o mare parte din elementele umane necesare ei.

Doamnelor și Domnilor,

Legăturile strânse, cari există între Liga Navală Română și cele două Marine, despre care am vorbit, jus-

tifică străduinţele noastre, nu numai pentru organizarea de serbări ca cea de astăzi, ci şi de a veni cât mai des şi mai eficace în ajutorul Marinei, fie militară fie comercială.

In acest scop, L. N. R. îşi dă toate silinţele, de la înfiinţarea ei în 1928 şi până astăzi, de a deştepta şi desăvârşi în Ţara noastră dragostea şi interesul cât mai mari pentru tot ce este în legătură cu apele noastre.

Această menire de primul ordin a Ligii noastre ne apare ca o datorie imperioasă mai ales astăzi, când am putut constata prin noi înşi-ne, aici la Sulina, acum abia o săptămână, ce străduinţe mai presus de orice laudă şi ce entuziasm înalt însufleţesc o Ligă similară cu a noastră, aparţinând unei ţări aliată şi prietină cu Ţara noastră şi care n'are totuşi decât 37 km. de litoral maritim. E vorba de Liga Navală Polonă, care a fost înfiinţată acum nouă ani şi are deja 300.000 (trei sute mii) de membri şi un buget de 60.000.000 (şease zeci milioane) lei !Afară de acest buget, mai are depusă o sumă de 150.000.000 (una sută cincizeci milioane) destinată a servi, cu încă vreo sută de milioane de lei, ce se vor aduna în curând, la construirea în şantierele din portul Gdynia, a unui submarin, pe care Liga Navală Polonă voeşte să-l dăruiască Marinei Militare Poloneze..

Onorată Adunare,

Cu prilejul celor şease sărbătoriri de până acum a „Zilei Marinei" la Sulina, sub auspiciile Ligii Navale Române, am arătat, în mod amănunţit, tot din acest loc, în ce a constat activitatea de până acum a L. N. R., şi a Secţiunii noastre în particular. De aceea cred, că nu mai este necesar, să repet acum spusele mele de atunci, cu atât mai mult cu cât ele s'au publicat la timp în revista L. N. R. Voiu spune numai, că Secţiunea noastră, cu concursul Staţiunii Navale Sulina şi a d-lui Locot. (R) Gabriel Drinceanu de la Comisariatul maritim local, a aranjat şi pentru astăzi după amiază, ca şi în trecut, diverse concursuri nautice, cu premii în bani şi cu diplome de onoare. Sunt sigur, că nu veţi lipsi de a asista la această serbare nautică pe Dunăre.

Inainte de a termina cuvântarea mea, exprim călduroase mulţumiri d-lui Locot. Ionescu Paul, Comandantul Staţiunii Navale Sulina, precum şi tuturor subalternilor d-sale, pentru colaborarea pricepută şi devotată la reuşita serbării de astăzi.

Mulţumesc, de asemenea, d-lui Primar G. B. Popescu şi tuturor autorităţilor, Societăţilor sportive şi populaţiunii, permanentă şi flotantă din localitate, cari ne-au încurajat cu prezenţa şi ajutorul lor moral şi material, la organizarea acestei manifestaţii de propagandă marinărească.

Colegilor mei din comitetul Secţiunii locale a L. N. R. le adresez mulţumiri prieteneşti, pentru concursul neprecupeţit şi de tot momentul, ce mi-au dat.

Domniilor Voastre tuturor vă mulţumesc, în mod deosebit, pentru participarea la sărbătoarea de astăzi.

Inaltului Preşedinte activ al L. N. R. îi facem din adâncul sufletului cele mai bune urări, strigând :

Trăiască M. S. Regele Carol II-lea şi Familia Regală
şi adăogând urările :
Trăiască Marina Română
Trăiască Liga Navală Română .

D. C-dor (R) Jijie secretarul secţiei a înmânat apoi diplome câştigătorilor concursurilor ţinute anul trecut de ziua Marinei.

După prânz au avut loc concursuri de bărci şi înot la care au luat parte marinarii staţiunei Sulina, membrii Societăţilor sportive „Hygeea" şi „Elpis", pescari şi diverşi amatori, distribuindu-se premianţilor premii în bani.

Serbările s'au încheiat printr'un bal popular.

EXCURSIA LIGEI NAVALE POLONEZE

— Din Polonia la Constanţa pe Prut, Dunăre şi Mare —

Noi i-am zis „excursie", — conducătorul ei i-a zis „expediţie". In adevăr a porni cu câteva sute de bărci şi aproape o mie de participanţi, ca dela Baltica să ajungi la Marea Neagră, nu poate fi socotită doar o simplă excursie, având în vedere mai ales lungimea traseului şi asigurarea etapelor.

Liga Navală şi-a dat seama de greutăţile până la imposibil, având în vedere capriciozitatea Prutului şi insuficienţa mijloacelor din sătuleţele de pe Prut. Trebuia însă să facă faţă onorabilă fiind vorba de prestigiul ţării.

Meritul organizării se cuvine d-lui *Sergiu Dimitriu,* subsecretar de stat la interne, care prin circulări şi intervenţii a stimulat prefecturele, primăriile, jandarmii să se întreacă în a face o primire cât mai caldă, mai românească oaspeţilor.

Ministerul Armatei la rândul său a pus la dispoziţia cercetaşilor bucătării de campanie, ambulanţe sanitare, soldaţi, etc. Cercetaşii, cu spiritul lor de organizatori de tabere au pregătit etapele.

Cu săptămâni înainte, L. N. R. prin delegaţii săi a controlat dacă totul e în ordine. In întâmpinarea excursioniştilor au fost trimişi doi delegaţi, — Locotenentul *Comănescu* din marină, pus la dispoziţie de Marina Regală şi inginer *Isaicu,* comandantul echipajului de cercetaşi Bega.

Marina militară s'a îngrijit în special de parcursul Dunăre-Mare, cu recepţia la Constanţa şi Galaţi, — iar *„Salvamarul"* a organizat găzduirea pe lacul Sut-Ghiol de la Mamaia.

Intr'un cuvânt toate autorităţile s'au pus în mişcare, dându-şi seama că nu e uşor a îngriji de un convoi a cărui lungime urma să fie de 3 kilometri, care avea nevoe seara la sosire de mâncare caldă, loc de culcare, iar a doua zi să aibă pregătită hrana rece pentru drum, — pui, ouă, pâine, brânză, etc.

Munca a fost puţin uşurată prin aceia că de fapt nu au luat parte la excursie decât 152 de persoane cu 80 bărci şi caiace. In loc de un regiment, doar o companie. Totuşi, e cea mai mare excursie cu bărcile pe un râu îngust, capricios şi necunoscut aproape până la Ungheni.

Şi acum să urmărim pas cu pas această grandioasă excursiune, prima în stil mare la noi în ţară, după jurnalul de bord al delegaţilor.

14 Iulie, Kolomea.

Aci a avut loc concentrarea excursioniştilor, — 81 bărci şi 152 persoane, printre cari şi doamne, — pregătirea, punerea la punct a bărcilor, formalităţilor, etc.

15 Iulie, Sniatyn.

Sniatynul e cea mai apropiată staţie de cale ferată şi cel mai apropiat punct pe Prut de frontieră.

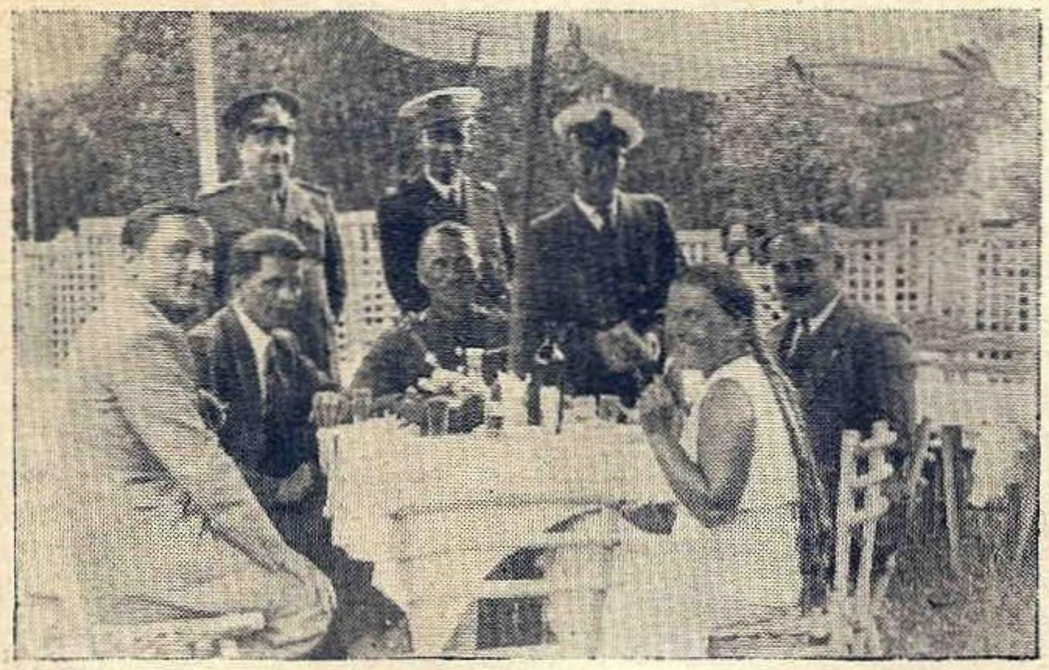
Grupul s'a pus în mişcare dimineaţa din Kolomea şi au ajuns pe la 5 seara în Sniatyn.

Prima zi nu a decurs fără peripeţii : o barcă s'a sfărâmat şi doi excursionişti au fost internaţi în spital. In partea de sus Prutul nu

e navigabil, are funduri mici, curentul e tare, iar albia foarte şerpuită.

Pe stradă, afişe mari anunţau pregătirile sărbătorirei. Am fost apoi prezentaţi şi d-lui Prefect — „Staroste" — *Johan Wieser.*

Aici am cunoscut câţiva foşti sezonişti ce tocmai se întorseseră din Constanţa. Descriau în culorile cele mai vii şi mai pline de farmec, frumuseţile ţării noastre. Erau încântaţi la superlativ. Până



Delegaţii la masă cu prefectul din Sniatin, preşedintele Ligei Morska din Sniatin

seara am fost obiectul unei deosebite simpatii, lucru ce ne-a încântat peste măsură, lăsând asupra noastră o impresie excelentă. La ora 17 am fost conduşi în trăsuri la malul Prutului, unde aveau să sosească excursioniştii.

Puţin timp în urmă, de după un cot, au apărut primele bărci, apoi altele şi altele — astfel că în 40 minute toate erau deja acostate. Muzica militară le-a cântat tot timpul marşuri pentru ca echipajul să răspundă cu ridicarea vâslei de 3 ori cu ambele mâini. Discursurile şi fotografiile de rigoare n'au lipsit. Am fost prezentaţi Comitetului de conducere în frunte cu d-l Colonel *Machalski* din Reg. 28 Branovice, Maior *Hoffbauer,* secretar *Sikorski,* quartier maitre *Jancevski.* Caiacele cu care au sosit erau destul de scurte şi de înguste. In aceste coji de nuci trebuiau să meargă îngrămădite câte una sau două persoane mai bine de 1000 km. Ţinuta ? Doar un costum de bae — şi cu o şapcă ori pălărie uşoară de panama contra razelor soarelui care pe apă au efecte mult mai puternice ca pe uscat.

Erau şi trei armamente de regate, două aveau echipaj format numai din doamne şi domnişoare iar cealaltă numai din domni. Desigur mai erau şi bărci cu scaun mobil, tip sport de o persoană sau două.

O nouă surpriză a fost faptul că au sosit numai 81 bărci cu 152 persoane. Iată deci că trebuia comunicat urgent la toate celelalte etape pentru ca nu cumva să se pregătească masă mai multă.

Acest lot de oameni îndrăzneţi şi rezistenţi era format nu numai din domni ci şi din doamne şi domnişoare în număr de 36, toţi oameni serioşi cu situaţii bine stabilite : ofiţeri, magistraţi, doctori, ingineri, profesori, studenţi, etc. In ce priveşte vârsta erau dela 18 ani până la 50 de ani. După un salt de 24 ani, apărea figura demnă de admirat a unui inginer cu barbişon, numai de 74 de ani. Am privit cu admiraţie, pe bătrânul încovoiat de spate şi totuşi atât de tânăr la suflet. Statura era mijlocie, mersul şi vorba erau atât de sigure încât întreceau cu mult pe tinerii noştrii, crescuţi pe puf sau pe palme, tineri moleşiţi şi înclinaţi spre rele tocmai din cauza lipsei unei îndrumări spre viaţă sportivă. Dar nu numai acest bătrân — şi totuşi tânăr — ne-au impresionat, dar chiar toţi cei 152, bronzaţi şi arşi de soare şi mai ales bine dispuşi — căci sporturile, fie pe apă fie pe uscat, au această mare calitate de a mări plăcerea pentru viaţă.

16 Iulie, Cernăuţi.

D-l Prefect Vântu luase toate măsurile. Cvartiruirea se va face în Şcoala Normală de Fete şi Băeţi. Locul debarcaderului va fi între podul C.F.R. şi podul de pasageri. Masa o vor lua în restaurantul plăjei. Lumea cernăuţiană era deja pregătită pentru marele eveniment. Toţi aflaseră despre cele 500 bărci.

Când am sosit la locul unde urma a se face recepţia, o lume imensă umplea malul drept şi podul, pavoazate în chip de sărbătoare — lume ce încă dela ora 14, nu mai avea loc. Autorităţii prevăzătoare, au sosit şi ele pe la ora 15. Şi-au adus şi scaune în caz de aşteptare. Se mirau că era ora 16 şi încă nu se „agita" nici un semnal de „alarmă" căci aveau posturi de observaţii înaintate.

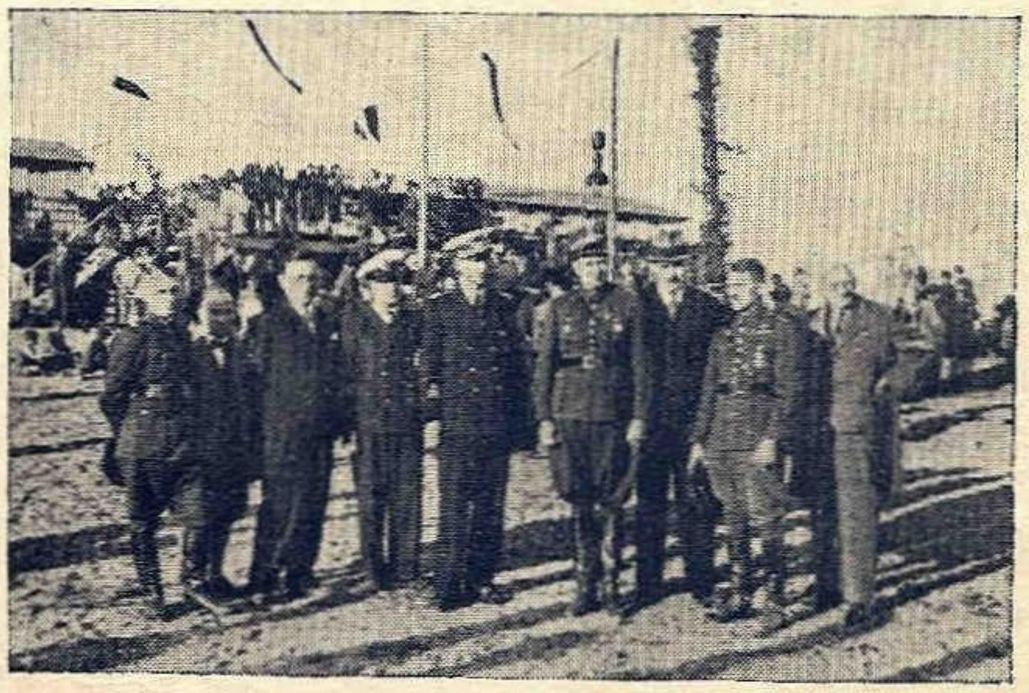
Toate autorităţile civile şi militare au dat concursul în frunte cu d-l Prefect Vântu, d. General Craioveanu, Comandantul Garnizoanei, d-l Col. Ionescu, Comandantul Pieţei, d. Chestor Ghinea, Comandantul Comp. Jandarmi, d. Cpt. Văcăreanu, d. Cpt. Paul Bratoşeanu, Comandantul Portului Militar, Colonel Zitzu, Comandantul Aeroportului Polon din Cernăuţi Stocker, d. Lt. Radu, Comandantul Batalionului de Pază, d. Consul Polonez din Cernăuţi, Uidowski, apoi dintre personalităţi Secretarul Chesturei Grossaru, redactor Căp. Lun, Cpt. Georgmăneanu, Adj. Pieţei, Maior Atanasiu cu soţia, Prefectul din Şnyatin, Viceépreşedintele Sec. L.M.K. din Sniatin.

La ora 17 muzica militară intonează marşul Legionar Polonez, deoarece bărcile au început să sosească.

Primele, sosesc bărcile de regate cu doamnele cari produc senzaţie în publicul cernăuţian. Fiind vânt, cele mai multe bărci aveau ridicate vela la catargul din prova, astfel că din depărtare aveai impresia că sunt nişte fluturaşi cu aripele întinse, gata să-şi ia sborul.

Odată toţi sosiţi, se face recepţia. Primul care vorbeşte este d. Prefect Vântu, care arată importanţa prieteniei Româno-Polonă şi pe care o doreşte la fel de vie şi de acum înainte. Urează sănătate, preşedintelui republicei Poloneze şi viitor strălucit Poloniei, după care se întonează Imnul Naţional Polon.

Vorbeşte apoi d-l Dr. şi Prof. Universitar Mandriş, în numele asociaţiei Româno-Polonă ; Consilierul comunal Mihnekevici în numele Primăriei şi oraşului ; Profesor Raţiu în numele Cercetaşilor, apoi Col. Iampolskii în numele Legionarilor Poloni din România.



La Sniatin în aşteptarea sosirei bărcilor

Tuturor acestora le-a răspuns d. Colonel Mahalski, în limba franceză şi polonă, făcând apoi urări de sănătate şi bine M. S. Regelui Carol II şi României, după care s'a intonat Imnul Regal Român.

Oaspeţii au fost conduşi în restaurantul plajei unde au luat masa de prânz (prânzul în Polonia este pe la ora 15—16). Masa s'a servit în condiţiuni excelente. La masă a luat parte şi d. Profesor Marmeliuc, primarul oraşului. Toasturile n'au lipsit, era o atmos-

feră sinceră şi plăcută pe care prietenii noştrii au apreciat-o îndeajuns prin manifestaţiile spontane ce le făceau.

Gestul cel mai frumos a fost făcut de d-l Prefect Vântu şi Primar Marmeliuc care au oferit această masă gratis în cinstea Polonezilor.

Muzica militară sub comanda inimosului ei Locotenent a făcut ca să-şi atragă multe laude. Pe urmă au fost conduşi de cercetaşi la internatul unde aveau să doarmă. Apoi au vizitat oraşul— iar pe la ora 22 s'au reîntors pentru a lua masa de seară.

Dormitoarele unde aveau să doarmă le-am vizitat şi eu. Erau model de curăţenie astfel că d-na şi d-l Director Topa merită laude sincere.

17 Iulie, Cernăuţi-Sulița.

La plecare, lumea şi autorităţile au ţinut din nou să asiste şi să ureze călătorie frumoasă. Toţi fac ultimele pregătiri astfel că la ora 8 bărcile în sunetele fanfarei şi uralele mulţimei se desprind de mal „fac manevra de plecare". Era o splendoare să vezi pe un spaţiu foarte mic câte 10—15 bărci, manevrând cu o mare dexteritate şi precizie evitând abordaje sau coliziuni.

Ultima barcă care a plecat avea drept echipaj pe secretarul L. M. K. Sikorski şi unul din delegaţi. Prea comod nu era, deoarece picioarele nu puteau să stea întinse din cauza bagajelor ce se găseau în „prova". Facem ultimele saluturi şi Cernăuţii îi lăsăm în urmă, păstrându-le o frumoasă amintire. Ziua este minunată ; tragem fiecare la câte o vâslă. Mă înţeleg destul de greu cu colegul de barcă deoarece şi el şi eu vorbim nu tocmai strălucit nemţeşte. Norocul mare sunt gesturile care intervin acolo unde nu mai sunt cuvinte în vocabularul nostru (nu cel nemţesc). Tragem destul de puternic astfel că ajungem şalupa „Gionca" a quartier maitre-lui Jancevski având la bord pe d. Visoski, pilot de hidroavion. Şalupa este de proporţii minuscule şi cu un motoraş de $1^1/_2$ cai putere.

Apa care are destul de multe coturi, curgând acum spre răsărit este puţin adâncă astfel că pela vaduri „Gionka" atinge fundul de petriş. E necesară debarcarea echipajului pentru a „călca" mai puţin până când vor da de apă mai mare. Caiacele însă trec pe aci numai cu viteza curentului pentruca să nu fie expuşi vreunei surprize neplăcute de a se izbi de vreo rădăcină ori pietre mari, spărgându-le bărcuţele şi făcându-le imposibilă continuarea călătorirei. Deoarece vroim să ajungem mai de vreme la Suliţa (mai de vreme de ora 17 nici într'un caz deoarece în acest fel fuseseră anunţate toate localităţile), masa de prânz am luat'o pe fugă. Masa consta din hrană rece, mezeluri, unt, etc., pe care le devorăm la mai în stilul natural al strămo.şilor noştri : fără furculiţă, fără cuţit, fără falşe politeţe de convenienţă. Eram patru care mâncam din „aceiaşi strachină". Şi cu această ocazie am pus bazele societăţii noastre, bazate pe sentimentele camaradereşti şi frăţeşti deci fără „consiliul de administraţie", fără beneficii. Societate fără scop lucrativ. Intenţiunea noastră de a ajunge mai curând e zădărnicită, de desele puneri pe uscat ale şalupei. Puţin timp o bură uşoară ne umezeşte pielea înfierbântată de soarele ce intrase în nori. N'a durat mult căci soarele a reapărut. Trecem în revistă satele româneşti deoparte şi de alta a Prutului, sate care înainte de 1919, aparţineau unele Rusiei iar altele Austro-Ungariei. Intrebăm de multe ori pe cei din Basarabia dacă sunt ruşi, „Nu" — se grăbeau ei a răspunde *„Suntem Moldoveni însă grăim şi ruseşte"*.

La Suliţa am sosit cu întârziere, recepţia se făcuse deja, iar noi i-am găsit la masa instalată sub cerul liber. Lumea întregului târg încă se găsea în jurul meselor şi a taberei corturilor, în semn de sinceră prietenie şi înfrăţire. Organizarea primirei a avut-o Comitetul format din Cpt. Germăneanu, Primarul Zimerman, prim pretor I. Ursan, Cpt. de rezervă I. Istrate Calinic, Comandantul cohortei de cercetaşi ; Consilier Roţaru I., Zaharia Surdu, Iacob Stursberg, controlor Schirniţki. Plutonierul şef de post Apietri şi Ghersim. Din partea comunei a vorbit Pretorul, Primarul şi d-na Eugenia Bernicova. După masă drept mulţumire şi după obiceiul polonez, au fost pe rând ridicaţi în aer Pretorul, Primarul, Subsemnatul şi Ing. Issaicu.

In apropierea corturilor s'a dansat apoi dansuri româneşti şi poloneze. Ateneul local a executat câteva bucăţi româneşti.

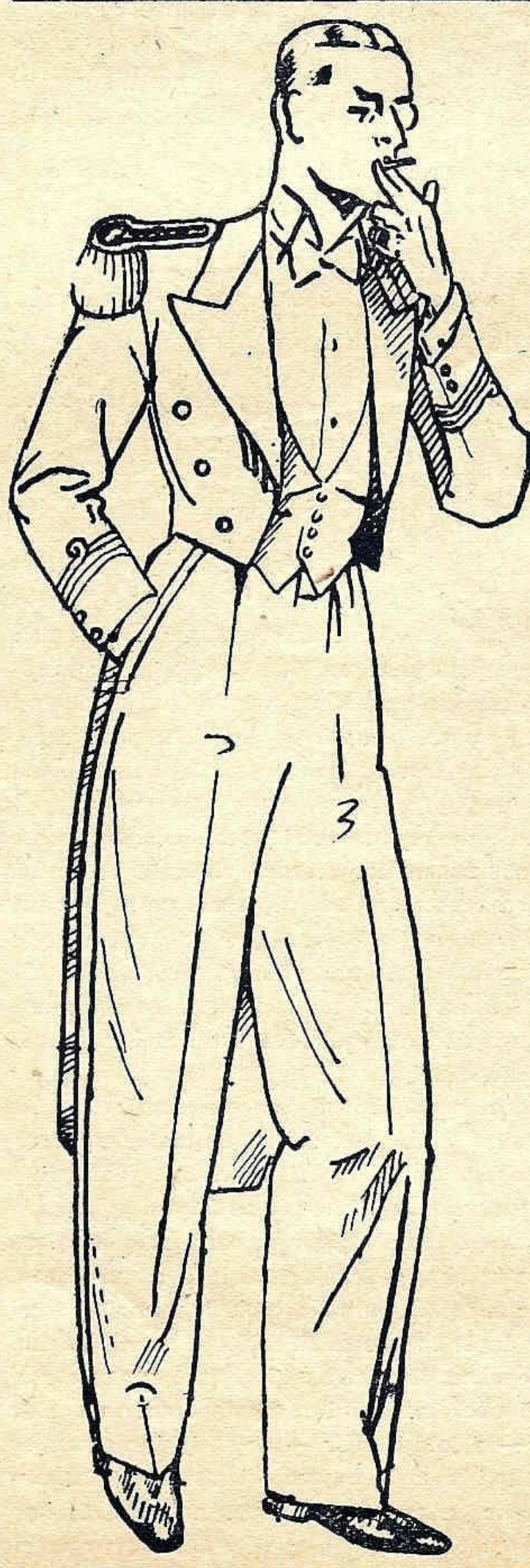
Locul debarcaderului a fost ales peste Prut în faţa târgului. Pentru a se face legătura malurilor s'a făcut pod de plute căci Suliţa, era plină de plute.

Locul taberei a fost ales în apropiere, pe loc bun. Trebue să spun că Polonezii nu doreau să fie încartiruiţi deoarece aproape toţi aveau corturile lor.

Cum sosiau se şi „înfigeau" în claia cu paie, prevăzute prin dispoziţiunile anterioare, le aşterneau jos, iar deasupra construiau în mai puţin de 15 minute „palatele" lor în forma patrată, dreptunghiulară ori triunghiulară.

Mâine dimineaţă la ora 6, urmează etapa „Suliţa-Rădăuţi".

(Va urma). Lt. COMĂNESCU [1])



Ba da !

şi haina

îl face pe om !

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

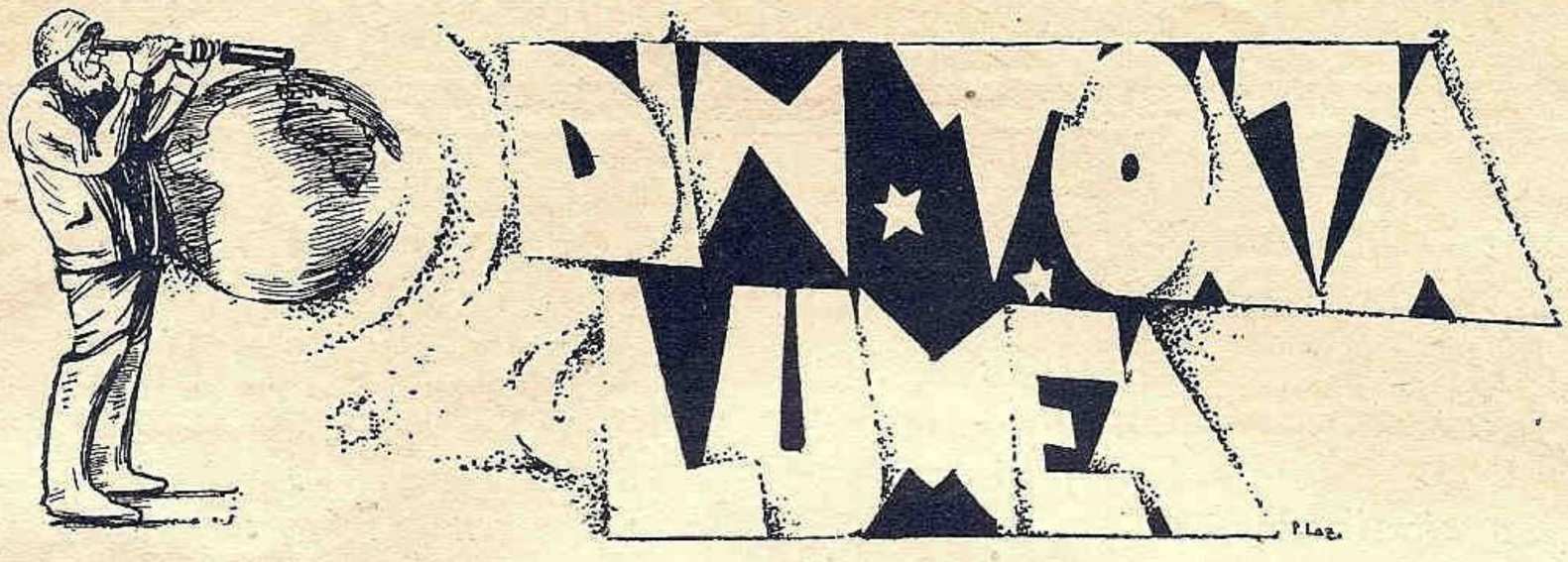
ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS
vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere



Chiurasate de 35.000 tone cu motoare

Progresele realizate în domeniul construcțiilor de motoare câștigă teren din ce în ce mai mult în aplicarea lor la tipuri de nave la care până acum părea exclus a găsi utilizare.

Și perspectivele utilizării motoarelor la chiurasate de 35.000 tone le dă revista *United States Naval Institute Proceedings.*

Lt. C-dorul american *J. O. Hux* propune chiar un chiurasat de 35.000 tone cam cu aceleași caracteristici cu *Nelson și Radney* ale flotei britanice.

Instalațiunile aparatului motor ar comporta niște motoare în 12 cilindri în V care ar realiza fiecare 1400 H. P. Un număr de 44 motoare de acest tip ar putea desvolta puterea necesară unei nave cu caracteristicele lui *Nelson* și *Rodney*. Transmisiunea acestei puteri la arborii elicelor s'ar face electric.

Dimensiunile mici ale motoarelor, ușurința de demontare, debarcare, înlocuirea lor, de întreținere ar fi avantagii care nu sunt azi de disprețuit.

Armamentul ar fi constituit din 3 turele triple axiale de 406 mm., 6 turele duble de 150 mm. și 8 tunuri A.A. de 120 mm.

Tipul acesta de navă ar putea lua 7500 tone combustibil corespunzător unei raze de acțiune de 40.000 mile la 15 noduri viteză. Volumul compartimentelor ocupate de aparatul motor (motoarele de propulsiune, grupurile electrogene Diesel și aparatele auxiliare) este numai 70% din cel ocupat de aparatul motor a lui *Nelson.*

Cum într'un marș cu viteza economică, doar 15% din motoare ar fi doar utilizate, mecanicii ar avea posibilitatea vizitării restului de motoare ; apoi avaria unui sau câtorva motoare nu ar ține imobilizat vasul în arsenal.

Ori câte greutăți s'ar ivi în calea realizării unor asemenea nave avantagiile enorme acaparează azi atențiunea tuturor constructorilor.

Flota comercială mondială la 1 Iulie 1935

O foarte interesantă statistică o face *Lloyd's Register Book* pe 1935/936. O găsim interesantă și deaceea o dăm cetitorilor noștri :

La *1 Iulie 1934* flota de comerț mondială se ridica la 65.576.612 tone. La *1 Iulie 1935* a scăzut la 64.885.972 tone. Se constată deci că față de anul trecut există o diminuare cu 1.330.640 tone de nave cu vapori, o creștere de 700165 tone nave cu motoare, o diminuare de 60165 tone de veliere adică un total de 690640 tone mai puțin ca în 1934.

Țările care marchează o scădere importantă în tonaj sunt : *Anglia* (334.503 t.), *Franța* (272.917 t.), *St.-Unite* (192.787 t).

Din 1914 până în 1925 tonajul flotei mondiale cu propulsie mecanică a crescut cu 37.4%, iar din 1925 până în 1935 numai cu 2.2%.

Tonajul mondial actual al velierelor e în scădere mare. Este azi de circa 2.805.000 tone. Față de 1914 a scăzut cu 2%. Astăzi mai există pe glob doar circa 10 veliere mari între 3000—4000 tone care odinioară brăzdau mările.

Mai toate statele au început reînoirea tonajului. Proporția de nave noi (adică vârstă sub 5 ani) față de tonajul propriu lor sunt : *Norvegia 16.6%, Franța 12.4%, Japonia 11.4%, Spania 11.1%, Anglia 8.4%, Italia 8%, Germania 4.6½.* Deși *Grecia* are un tonaj dublu decât cel din 1914 nu are nici o navă care să aibă vârsta sub 5 ani.

Statistica mai arată o caracteristică importantă, aceea a desvoltărei utilizărei propulsiunei turbinelor cu vapori și motoarelor. In 1914 tonajul cu propulsie turbine cu vapori era 730.000 tone, iar cel cu motoare 220.000 tone. Astăzi cel cu turbine e 10.928.473 tone iar cel cu motoare 11.304.691 tone.

Preferința propulsiei prin vapori se constată mai mult la tancuri. Din totalul de 8.896.447 tone tonaj de tancuri, 6.161.342 tone e propulsionat cu vapori. Preferința motoarelor pentru tancuri o are mai mult *Norvegia, Danemarca, Suedia.*

1/3 din tonajul mondial e compus de nave de tipuri speciale, adică 11.311.000 tone, înțelegând prin tipuri speciale tancurile, salutiere, bacuri, drage, vase port-cabluri.

Pierderile de vase au scăzut față de perioada dinaintea lui 1914. Procentul mediu al pierderilor de vase între 1931—1934 este 0.53 față de 1.17 între 1909—1913. Tonajul distrus cu voință a fost în 1933, 2.413.189 tone (cel mai mare), iar în 1934, 1.740.895 tone.

(J. d. l. M. m. No. 852).

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

FRANŢA

Un inginer francez *M. Ponte* a construit un aparat radio-electric care permite descoperirea obstacolelor ce s'ar găsi în drumul unei nave, aflarea poziţiei acestor obstacole şi a distanţei până la ele.

Acest minunat aparat a şi fost instalat pe *Normandie,* cel mai mare pachebot în serviciu al Franţei şi al lumei.

Vă închipuiţi binefacerile extraordinare pe care mintea unor oameni aleşi de Dumnezeu, le pune în serviciul siguranţei şi a vieţii.

STATELE-UNITE

☐ In numerele anterioare se spunea că orgoliul american cam suferea că *„cele mai mari"* transatlantice nu sunt americane:

Astfel nu se putea să nu se prepare o surpriză peste ocean.

Ziarul *New-York Journal of Commerce* lansează informaţia că se intenţionează construcţia a 2 super-pacheboate care să lase în urmă dimensiunile lui *Normandie* şi *Queen Mary*. Aceste nave vor avea 375 metri lungime şi vor realiza 38 noduri viteză, deci ar traversa Atlanticul în mai puţin de 4 zile.

Proectul se spune că a şi fost supus examinării Ministerului de Comerţ şi s'ar fi dat şi avizul favorabil al Ministerului Marinei.

Costul construcţiei fiecăruia ar fi de 750 milioane franci, adică vreo 5 miliarde şi jumătate de lei. Statul ar finanţa în parte această realizare. (J. d. l. M. m. No. 855).

☐ Se svoneşte că nişte laboratorii din New-York au inventat nişte „unde misterioase" prin care ar repera navele şi avioanele dela distanţă.

Experienţa s'a făcut cu o navă pază-coastă care juca rolul unei nave inamice aflată la 5 mile de coastă şi a reuşit de minune.
(J. d. l. M. m. No. 853).

GERMANIA

☐ Germania prevăzătoare este preocupată de posibilităţile sale de aprovizionare în timp de război cu tot blocusul coastelor sale ce l'ar face o flotă.

In acest scop se studiază construirea unei flote de submarine comerciale.

Un şantier particular a emis un proect de submarin de 3000 tone la suprafaţă şi 4000 tone în imersiune, de 110 m. lungime, 10 lăţime, pescaj 7.50 la suprafaţă, 7500 H. P., motoarele de suprafaţă, şi 1800 H. P. cele electrice de imersiune, cu viteză de 18 noduri la suprafaţă şi 10 noduri în imersiune.

Cei care au urmărit construcţiile de submarine ale Germaniei în timpul războiului îşi amintesc de tipul „Deutschland" de 1000 tone care a făcut cu succes un voiaj la New-York cu circa 300 tone marfă. (J. d. l. M. m. No. 856).

POLONIA

☐ S'a publicat la timp şi în câteva rânduri că Polonia comandase în Italia 2 pacheboate de circa 14.000 tone a căror condiţiuni de plată erau foarte avantajoase Poloniei, şi care de fapt i-au dat posibilitatea să le realizeze.

Pilsudschi, primul pachebot a fost început în Martie 1933, lansat la finele 1934 şi livrat la Triest la finele lui August.

Batory, cel de al doilea va intra în serviciu în 1936.

Pilsudschi are 14.500 tone, viteză 18 noduri, făcând ruta *Gdynia-New-York* cu escală la *Halifax* în 9 zile. Poate lua 900 pasageri, iar calele 5100 tone marfă. Aparatul motor e compus din 2 motoare în 2 timpi cu simplu efect *Diesel Sulzer,* cu injecţie mecanică, 9 cilindri, de 12.500 H. P. Energia electrică e favorizată de 4 motoare care antrenează câte un dinam de 210 kw.

Coca este special construită spre a rezista şi gheţurilor care în Baltică pe timpul ernei sunt frecvente.

Intreaga presă maritimă dă o mare importanţă acestui eveniment care arată eforturile şi dorinţa de viaţă a Poloniei. (J. d. l. M. n. No. 859).

☐ Vecinii noştri dela Nord îşi sporesc mereu tonajul. La 1 Iulie 1925 Polonia avea 90 nave reprezentând 84.140 tone brute, din care 49 cu vapori (63.290 tone) 33 motonave (19.842 t.) şi 8 veliere (1.008 t.). In acest tonaj intră şi pachebotul *Pilsudschi* care va intra în curând în cursă regulată spre America. Dela 1934 flota poloneză a sporit cu 4 unităţi, adică cu 17.937 tone. Când va intra în serviciu şi cel de al doilea pachebot *Batory,* tonajul va creşte la 99.000 tone.

Intr'un an, adică din 1934, cu cât a crescut (în minus) tonajul nostru? (J. d. l. M. m. No. 853).

BULGARIA

☐ Guvernul bulgar a hotărât să pună la dispoziţia *Societăţii de Navigaţie Bulgară* 23 milioane leva pentru cumpărarea a trei nave de 2500, 3500 şi 6000 tone care să aibă instalaţiuni frigorifere şi care să nu treacă de 6 ani vârstă.

Câtă durere trebue să producă marinarilor noştri această veste. Ne iau Bulgarii înainte, ne vor acapara dinainte pieţele de desfacere în cărnuri congelate şi păsări. (J. d. l. M. m. No. 856).

GRECIA

☐ Speriat de înstrăinările prin vânzare, a navelor de către societăţile de navigaţie greceşti a căror criză financiară le determinase a lichida, guvernul grec a luat hotărârea ca nici un vas grecesc mai mare ca 500 tone să nu poată fi vândut sau hipotecat străinilor, fără aprobare. (J. d. l. M. m. No. 854).

ANGLIA

☐ Se ştie că societăţile *Cunard Line* şi *White Star Line* fuzionaseră în Iunie 1934. Primul bilanţ al noei societăţi *Cunard-White Star* s'a soldat la 31 Dec. 1934 cu un deficit de 408.090 lire. Noua societate justifică deficitul prin aceia că fuziunea nu a putut încă să-şi dea roadele în aşa scurt timp. (J. d. l. M. m. No. 853).

☐ Cetim în J. d. l. M. m. No. 853 că *Law Journal* publică un articol din care reesă că Anglia nu ar avea nici un drept legal de a bloca canalul de Suez spre a împiedeca navele beligerante — e vorba de actualul conflict Abisinia-Italia — să utilizeze canalul, care atât în timp de pace ca şi în război trebue să rămână deschis traficului internaţional şi chiar navelor de război.

In Oct. 188 în urma convenţiunei dela Londra acest canal a fost neutralizat astfel că nu poate fi blocat şi nici un act de ostilitate

nu poate avea loc nu numai în el dar nici în vecinătatea de 3 mile în jur.

Totuşi acel ziar susţine că Societatea Naţiunilor ar putea da mandat Angliei să închidă canalul pentru navele a căror pavilion ar fi călcat pactul *Briand-Kellog*.

□ In primăvara anului 1936 va intra în serviciu rivalul lui *Normandie*, pachebotul englez *Queen Mary*.

De pe acum, pentru prima călătorie s'au reţinut 900 locuri. E o cifră destul de mică, nu ? (J. d. l. M. m. No. 855).

Din ţară

In ziua de 16 Aug. 1935 au avut loc la *Eforie* regate de ambarcaţiuni cu vele organizate de către Y. C. R. R.

Regatele s'au bucurat de Inalta patronare a *M. S. Regelui Carol II, Comodorul Y C. R. R.* care dela sediul clubului a privit desfăşurarea.

M. S. Regele a fost înconjurat de d-nii :

Prim Ministru Tătărescu, Ministru al Armatei General Anghelescu, Ministru Dr. Costinescu, Ministru Inculeţ, Ministru Caramfil Vice Comodor al Yacht Clubului Regal Român., Amiral Bălănescu Vice Comodor al Y. C. R. R., Amiral Bărbuneanu, Amiral Isbăşescu, Amiral (R) Coandă Preşed. LL.N.R., Avocat Don Primarul Eforiei, Neagu Boerescu Preşedintele F. S. S. R., Ministru V. Tilea, Horia Bogdan, Simionescu Râmniceanu, Comandor Gheorghiu Alexandru, Comandor Ioan Georgescu, Av. Horia Grigorescu Primarul Municipiului Constanţa, Av. Vasile Bellu Prefectul Jud. Constanţa, Comandor Koslinsky, Comandor Fundăţeanu, Ing. V. Cotovu Directorul General al Porturilor, Cpt. Ştiubei Adj. Regal, Cpt. Radu Adj. Regal, Fournorache Secretar G-ral al Y. C. R. R., Locot. Ghezzo Eduard Comisarul regatelor şi al materialelor Y. C. R. R., Locot. Bercea, Locot. Rigani, Locot. Stoian, Locot. Holban, Locot. Filip, Sublt. Grant, R. Brăescu, Lt. Giugiuc, etc.

Au concurat pe un parcurs de 10 mile star-urile cu următoarele echipagii : *Lt. Bercea Alex.* şi *Lt. Rigani N.; Lt. Stoian I.* şi *Lt. Filip N.; Lt. Holban S.* şi *Sublt. Grant Eff.* Toate au totalizat câte 9 puncte.

In afară de aceste echipagii a mai concurat şi Yachtul *Flamme* cu echipajul : D-nii *Furnarachi* şi *Brăescu* care a totalizat 10 puncte.

Au concurat pe un parcurs de 5 mile yolele Y. C. R. R. Secţia Eforia cu echipajele :

D. Simionescu Râmniceanu-d-na Lt. Papană ; d. Gerota-d. Suţu; d-ra M. Bogdan-d-ra Cristide ; d-l H. Bogdan-d-na Bogdan ;

Arbitru şi comisar general al regatelor : *Lt. Ghezzo Ed.* Controlori pe parcurs : *Lt. Giugiuc M., Bondarenco Al., Călin Botez, Copaciu, Denise R.*

După regate, la sediul *Y. C. R. R.* secţia *Eforie*, concurenţii au fost prezentaţi *M. S. Regelui* şi a avut loc o masă comună.

D. Ing. *N. Caranfil* vice Comodor al *Y. C. R. R.*, a arătat prin câteva cuvinte, începuturile modeste ale clubului şi realizările, aducând mulţumiri d-nilor *Amiral Bălănescu, I. Furnarachi* şi *Ghezzo*.

După ce *M. S. Regele* a răspuns promiţând Inalta Sa protecţie, masa a luat sfârşit şi a urmat şedinţa Comitetului prezidat de M. S. Regele.

D-nul Vice Comodor *N. Caranfil* citeşte ordinea de zi enunţând fiecare chestiune care urma să fie discutată.

Intreaga desbatere a tuturor chestiunilor a fost condusă însuşi, de către Inaltul Comodor *M. S. Regele Carol al II-lea*.

1) M. S. Regele Carol al II-lea a tranşat chestiunea cedării cu forme legale a Vilei Marelui Voevod Mihai cu toate dependinţele.

2) S'a hotărât ca uniforma membrilor *Y. C. R. R.* să fie şapcă cu insignă, haină albastră la 3 rânduri de nasturi cu insignă brodată, pantaloni şi pantofi albi.

3) D. Ministru *Caranfil* a expus şi *M. S. Regele* a aprobat afilierea *Y. C. R. R.* la Federaţia Internaţională de Yachting.

4) D. Prim Ministru *Tătărescu* în urma chestiunilor puse de d. Ministru *Caranfil* şi în urma lămuririlor date de d. Amiral *Bălănescu*, C-dor *Fundăţeanu* şi *Locot. Ghezzo* a promis a lua în studiere pentru a se trece în lege *„Regimul Yachturirlor"*, aşa cum este în legislaţiile străine. In legătură cu aceasta s'a discutat şi dreptul de a arbora pavilion de răsboiu.

Pentru aceste 2 chestiuni *M. S. Regele* a delegat pe d. Amiral *Bălănescu* şi Ministru *Caranfil* Vice Comodori a Y. C. R. R. a face studiu şi propuneri.

5) D. Avocat *Don* Primarul Eforiei propunând chestiunea înfiinţării portului Eforiei, *M. S. Regele* recomandă guvernului începerea construirei de porturi de turism aşa cum a preconizat-o d. Prim Ministru *Tătărescu*, d. *Inculeţ şi Caranfil*, şi pentru început d. Prim Ministru *Tătărescu* promite imediat suma de 1.000.000 lei special portului de turism Eforia.

6) D. Ministru *Caranfil* citeşte lista nouilor membrii cari doresc a fi înscrişi în Club care a fost aprobată în unanimitate.

7) D. *Neagu Boerescu* Preşedintele F. S. S. R. propune ca Y. C. R. R. să se înscrie la Federaţia Naţională de Sport, propunere pe care M. S. Regele a aprobat-o în totul.

8) *M. S. Regele* observând orientarea către sportul de apă şi dorind a da un impuls celor cari doresc a cumpăra yachturi propune, a se studia de către d. *Amiral Bălănescu* un proect care să cuprindă o întreagă serie de avantajii celor cari îşi cumpără sau îşi construesc yachturi prevăzute într'un tabel special de tipuri de yachturi care în timp de răsboiu să poată îndeplini diverse servicii pentru Marina de Răsboiu.

Avantajiile ar fi cele similare proprietarilor particulari de avioane, adică o primă de încurajare în bani egală cu o parte din costul yachtului şi în plus s'ar mai putea detaşa echipaj militar din surplusul de contingent putându-se da la cerere şi un ofiţer.

Deasemenea s'ar putea da din stocul Marinei Regale, şi o parte din combustibilul necesar.

Şedinţa Comitetului se încheie, ordinea de zi fiind epuizată, *M. S. Regele* părăsind sediul *Y. C. R. R.*

□ O comisiune a Marinei Regale se află plecată în Italia pentru recepţionarea submarinului „Delfinul" care va sosi în curând în ţară spre a spori forţele noastre la mare.

□ O comisiune a P. C. A. se află în străinătate pentru achiziţionarea a 2 sau 3 nave pentru Serviciul Maritim Român.

□ La 15 Septembrie a început la T.-Severin, Congresul Uniunei muncitorilor din porturi.

REDACŢIONALE

Aducem la cunoştinţa membrilor că „Secţia de propagană a tineretului din L. N. R." a fost desfiinţată de către Comitetul Central conform hotarârei luate în şedinţa din 9 Mai 1935 pentru motivul că prin activitatea sa a adus prejudicii materiale şi morale Ligei Navale Române.

Toate persoanele înscrise în L. N. R. prin această secţiune, care sunt cu cotizaţia achitată pe 1935 continuă a ramâne membri a L. N. R.

Aceşti membri sunt rugaţi a-şi comunica adresele la sediul Centralei — Str. Eugen Carada 7 Etaj I spre a li se trimite revista.

*

Se aduce la cunoştinţă membrilor L. N. R. că Comitetul Central în conf. cu art. 61 din statute a hotărât în şedinţa dela 25 Mai eliminarea din sânul acestei asociaţii a D-lor :

N. Daraban, Lambescu, L. Diamandescu, H. Mark foşti conducători ai „Secţiei de propagandă a tineretului din L. N. R." desfiinţată la 9 Mai a.c. pentru activitate contrară scopurilor Ligei.

*

Ministerul Apărărei Naţionaie în dorinţa de a păstra neştirbit prestigini corpului ofiţeresc al armatei a interzis ofiţerilor de a face parte din diferitele asociaţiuni.

Acest ordin al Ministerului Apărărei Naţionale a fost probabil greşit interpretat de unii membri-ofiţeri care au anunţat că sunt nevoiţi a se retrage din L. N. R. Cerând preciziuni Ministerului prin Insp. G-ral al Marinei Regale, ni s'a confirmat cu No. 1708 din 10 Iunie 1935 că în conformitate cu ordinul D-lui Ministru al Apărării Naţionale ofiţerli, maeşfri, submaeştri şi subofiţerii întregei armate pot face parte ca membri atât în Liga Navală cât şi în Yacht Club Regal Român şi Soc. „Salvamar".

Acest ordin al D-lui Minisfru a apărut şi în Monitorul Oastei.

Secţiile Ligei Navale Române

1. *Secţia L. N. R. Brăila,* cu sediul la Comandamentul Grupului Navelor Grănicerilor.

2. *Secţia L. N. R. Constanţa,* cu sediul la Hotel Carol.

3. *Secţia L. N. R. Galaţi,* cu sediul la Comandamentul Diviziei de Dunăre.

4. *Secţia L. N. R. Giurgiu,* cu sediul la Căpitănia Portului.

5. *Secţia L. N. R. Ismail,* cu sediul la Prefectura Judeţului.

6. *Secţia L. N. R. Isaccea,* cu sediul la Căpitănia Portului.

7. *Secţia L. N. R. Otelec-Pustiniş,* Judeţul Timiş Torontal.

8. *Secţi aL. N. R. Sulina,* cu sediul la Clubul Marinei Regale.

9. *Secţia L. N. R. Silistra,* cu sediul în Str. Sf. Petru şi Pavel Nr. 6 Silistra.

10. *Secţia L. N. R. T.-Măgurele,* cu sediul la Comandamentul Garnizoanei.

11. *Secţia L. N. R. Tulcea,* cu sediul la Cercul Militar.

12. *Secţia L. N. R. Timişoara,* cu sediul la Căpitănia Portului.

14. *Secţia L. N. R. Focşani* cu sediul în Str. Brăilei 1.

15. *Secţia L. N. R. Cetatea Albă,* cu sediul în Str. Simion Murafa 22.

Craiova : Membru corespondent : Lt. Telemac Apostol, Reg. 1 Pionieri.

MEMBRI CORESPONDENŢI :

In Ţară : Toţi căpitanii de porturi.

In străinătate :

1) *Stockholm,* d-ra E. Rudbeck dela Legaţia Română.

2) *Varşovia,* d. Voinea Oprea, secretarul ataşatului militar român.

3) *Poznan,* d. Dr. Albiu Bota.

4) *Kracovia,* d. Wladislaw Stepmiewscki, d-ra Iren Sokolowska şi d-ra Iadwiga Brunnerowna.

5) *Lwow,* d-rele Anna Dobaszinska şi Halina Chorbkovska.

6) *Napoli,* d. Tatar Egon.

7) *Buenos Aires,* d. Lavrov.

8) *Viena,* D. C-dor Steriopol N.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTUR	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA-IULIA	SUCEAVA	ALBA-IULIA
GALATZ		7 h.	3 Aug.	20 Aug.	24 Sept.	21 Oct.	15 Nov.
SOULINA	16 h.	—	3 „	30 „	24 „	21 „	15 „
	—	17 h.	3 „	30 „	24 „	21 „	15 „
CONSTANTZA	6 h.	—	4 „	31 „	25 „	22 „	16 „
	—	14 h.	6 „	2Sep	27 „	24 „	18 „
ISTANBUL	10 h.	—	7 „	3 „	28 „	25 „	19 „
	—	23 h.	7 „	3 „	28 „	25 „	19 „
IZMIR	6 h.	—	9 „	5 „	30 „	27 „	21 „
	—	11 h.	10 „	6 „	1 Oct.	28 „	22 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	11 „	7 „	2 „	29 „	23 „
	—	20 h.	11 „	7 „	2 „	29 „	23 „
MALTE	6 h.	—	14 „	10 „	5 „	1 Nov.	26 „
	—	20 h.	15 „	11 „	6 „	2 „	27 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	17 „	13 „	8 „	4 „	29 „
	—	20 h.	17 „	13 „	8 „	4 „	29 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	19 „	15 „	10 „	6 „	1 Dec.
	—	18 h.	19 „	15 „	10 „	6 „	1 „
MARSEILLE	14 h.	—	20 „	16 „	11 „	7 „	2 „
	—	16 h.	24 „	20 „	15 „	11 „	6 „
BARCELONE	11 h.	—	25 „	21 „	16 „	12 „	7 „
	—	16 h.	26 „	22 „	17 „	13 „	8 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	27 „	23 „	18 „	14 „	9 „
	—	11 h.	28 „	24 „	19 „	15 „	10 „
ALGER (facult.	10 h.	—	29 „	25 „	20 „	16 „	11 „
	—	18 h.	30 „	26 „	21 „	17 „	12 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	4Sept.	1 Oct.	26 „	22 „	17 „
	—	15 h.	4 „	1 „	26 „	22 „	17 „
CHIOS *	6 h.	—	5 „	2 „	27 „	23 „	18 „
	—	10 h.	5 „	2 „	27 „	23 „	19 „
ISTANBUL	11	—	6 „	3 „	28 „	24 „	19 „
	—	17 h.	6 „	3 „	28 „	24 „	19 „
CONSTANTZA	13 h.	—	7 „	4 „	29 „	25 „	20 „
	—	20 h.	8 „	5 „	30 „	26 „	21 „
SOULINA	6 h.	—	9 „	6 „	31 „	27 „	22 „
	—	7 h.	9 „	6 „	31 „	27 „	22 „
GALATZ		16 h.	—	9 „	6 „	31 „	27 „	23 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREȘTI
GALATZ	—	7 h.	2/VIII	19/VIII	8/IX	20/IX	4/X
SOULINA	17 h.	—	2 „	19 „	3 „	20 „	4 „
	—	18 h.	2 „	19 „	3 „	20 „	4 „
CONSTANTZA	6 h.	—	3 „	20 „	—	21 „	5 „
	—	12 h.	5 „	22 „	—	23 „	7 „
ISTANBUL	6 h.	—	—	—	4 „	—	—
	—	18 h.	—	—	6 „	—	—
HAIFA	14 h.	—	6 „	23 „	7 „	24 „	8 „
	—	20 h.	6 „	23 „	7 „	24 „	8 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	11 „	28 „	11 „	29 „	13 „
	—	18 h.	13 „	30 „	13 „	1/X	15 „
BEYROUTH	9 h.	—	14 „	31 „	14 „	2 „	16 „
	—	20 h.	14 „	31 „	14 „	2 „	16 „
IAFFA	6 h.	—	15 „	1/IX	15 „	3 „	17 „
	—	17 h.	16 „	2 „	15 „	4 „	18 „
ALEXANDRIE *	9	—	17 „	3 „	—	5 „	19 „
	—	20 h.	18 „	4 „	—	6 „	20 „
PORT-SAID	6	—	—	—	17 „	—	—
	—	8 h.	—	—	20 „	—	—
HAIFA (facult.)	6	—	20 „	6 „	—	8 „	22 „
	—	12 h.	21 „	7 „	—	9 „	23 „
ISTANBUL	11	—	—	—	21 „	—	—
	—	16 h.	—	—	22 „	—	—
CONSTANTZA	8	—	22 „	8 „	—	10 „	24 „
	—	12 h.	23 „	9 „	—	11 „	25 „
SOULINA	8	—	—	—	23 „	—	—
	—	16 h.	—	—	24 „	—	—
GALATZ	9	—	24 „	10 „	25 „	12 „	26 „
	—	20 h.	24 „	10 „	25 „	12 „	26 „
	6	—	29 „	15 „	29 „	17 „	31 „
	—	12 h.	29 „	15 „	29 „	17 „	31 „
	13	—	30 „	16 „	—	18 „	1/XI
	—	20 h.	1 IX	18 „	—	20 „	3 „
	8	—	—	—	30 „	—	—
	—	20 h.	—	—	1/X	—	—
	7	—	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „
	—	8 h.	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „
	18	—	2 „	19 „	2 „	21 „	4 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI								
CONSTANŢA	Plec. Lun ora 11	August 26 „	Sept. 9 „	Sept. 23 „	Octom. 7 »	Octom. 21 „	Novem. 4 «	Novem. 18 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	26 „	9 „	23 »	7 »	21 »	4 »	18 »
	Plec. „ „ 22	26 «	9 „	23 «	7 »	21 »	4 »	18 »
ISTANBUL	os. Marţi ora 10	27 „	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	19 «
	Plec. „ „ 16	27 „	10 „	24 »	8 »	22 »	5 »	19 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 9	28 «	11 „	25 »	9 »	23 »	6 »	20 »
	Plec. Vineri „ 11	30 „	13 „	27 »	11 »	25 «	8 »	22 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	31 «	14 „	28 »	12 »	26 »	9 »	23 „
	Plec. Duminică „ 19	31 „	14 „	28 »	12 »	26 »	9 «	23 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	1 Sept.	15 „	29 »	13 »	27 »	Escală	
	Plec. , „ 11	1 „	15 »	29 »	13 »	27 »	suspendată	
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	—	—	—	—	10 „	24 „
	„ „ „ 17	1 „	15 „	29 »	13 »	27 »	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — CONSTANŢA — MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Ports d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	18/VII	15/VIII	12/IX	10/X		5/XII
SOULINA	17 h.	—	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	18 h.	18 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
CONSTANTZA	6 h.	—	19 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
	—	7 h.	20 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	8 h.	—	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
	—	18 h.	21 „	18 „	15 „	13 „	10 „	8 „
LE PIRÉE	14 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	11 h.	26 „	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
VOLO	11 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	15 h.	28 „	25 „	22 „	20 „	17 „	15 „
CHIOS	14 h.	—	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	16 „
	—	20 h.	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 „
ISTANBUL	6 h.	—	I/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	19
	—	12 h.	1 „	29 „	26 „	24 „	21 „	19 „
CONSTANTZA	13 h.	—	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	20 „
	—	20 h.	5 „	2/IX	30 „	28 „	25 „	23 „
SOULINA	7 h.	—	6 „	3 „	1/X	29 „	26 „	24 „
	—	8 h.	6 „	3 „	1 „	29 „	26 „	24 „
GALATZ	18 h.	—	6 „	3 „	1. „	29 „	26 „	24 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru							
		Constanţa		Varna		Istanbul		Salonic	
CONSTANŢA	I	—		Lei	830	Lei	1900	Lei	100
	II	—		„	625	„	1.400	„	700
	IV	—		„	235	„	450	„	990
VARNA	I	Leva	740	—		Leva	1.050	Leva	3.300
	II	„	535	—		„	770	„	2.070
	IV	„	235	—		„	420	„	810
ISTANBUL	I	L. ot.	25	L. ot.	17,5	—		Lire ot.	26
	II	„	18,5	„	12,5	—		—	18,6
	IV	„	5,5	„	5	—		—	6
SALONIC	I	Fr. Frs.	550	Fr. Frs.	405	Fr. Frs.	275	—	
	II	„	380	„	285	„	215	—	
	IV	„	130	„	85	„	62	—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50%, pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarsere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		REG. CAROL I	DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I	(DACIA)	REG. CAROL I
		Linia II	Linia III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Sos.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	August 17 „	August 24 „	August 31 „	Sept. 7 „	Sept 14 „	Sept. 21 „	Sept. 28 „	Oct. 5 „	Oct 11 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	18 „	25 „	1 Sept.	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „	13 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	18 „	26 „	1 „	9 „	15 „	23 „	29 „	7 „	13 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	19 „	27 „	2 „	10 „	16 „	24 „	30 „	8 „	14 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Oct.	8 „	15 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	22 „	—	5 „	—	19 „	—	2 „	—	17 „
	Plec.	—	» » 11	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 „	—	17 „
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	22 „	—	5 „	—	19 „	—	3 »	—	17 „
	Plec.	—	V-ri » 10	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 »	—	18 „
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	24 „	29 „	7 „	12 „	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	24 „	29 „	7 „	12 „	21 „	26 „	5 „	10 „	19 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	30 „	—	13 „	—	27 „	—	11 „	—
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec	» „ 18	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 7	26 „	2 Sept.	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	26 „	3 „	9 „	17 „	23 „	1 Oct.	7 „	15 „	21 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „	8 „	16 „	22 „
	Plec.	» » 14	M-ri » 14	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA— ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5500	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3300	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1700	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 205
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 92
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Iştanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 195	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 88	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)
Repară şi verifică în
Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SPAȚIU LIBER PENTRU RECLAME

DE INCHIRIAT

„POMPIER“

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Aparate Normale-Aparate cu spumă-Aparate Tetra

Oferte • Prospecte • Experienţe gratis la cerere

BUCUREȘTI

STR. CAROL I, No. 24 — TELEFON 3.23.48

IMPRIMERIILE „E. MARVAN".

Preţul Lei 25. —

MAREA NOASTRĂ

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 10
OCTOMBRIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Rolul navigaţiei şi comerţului maritim în viaţa economică şi politică a lumii . . . . *Locot. H. Popovici*

Necesitatea unui bazin de radub în portul Constanţa . *Lt. Mircea Theohari*

Organizarea personalului din marina comercială *Lazăr Măglaşu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth.*

Personificarea navei literatură . . . . . *M. A.*

Excursia Ligei Navale Poloneze . . . . . *Lt. Comănescu*

Din toată lumea: Sondaje cu ajutorul undelor; Anglia şi Italia în Mediterana: Submarie cu motor unic.

Informaţii—Noutăţi

Redacţionale

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
Ş. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină
„ MODERNĂ *Str. Regală*. Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10 %
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialtăţi 25% la reţete
„ „ELiECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vesfei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOXStr. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri peniru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5 % la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţe. No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Caro No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7*: 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

CABINETE MEDICALE

Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, ganito-urinare, *Str. Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii pe boli interne şi genito-urinare. 15 % şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

BRAILA

RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primeşte şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un noumembru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

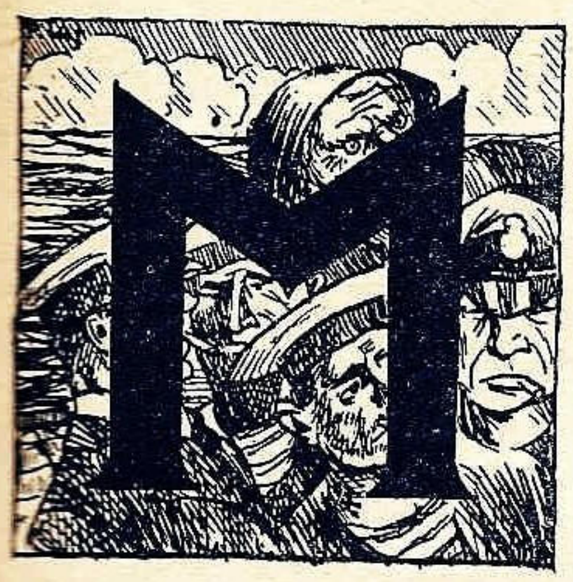
Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primeşte
G R A T U I T
revista *„Marea Noastră"* şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plăt sc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 129 „

Rolul navigaţiei şi comerţului maritim în viaţa economică şi politică a lumei



area a ocupat întotdeauna un loc considerabil în existența omenirei ; desigur, omul este în primul rând „terestru" și viața pe apă îi inspiră o teamă instinctivă, teamă pe care o învinge numai printr'un efort de voință mai mult sau mai puțin important. Insă avantagiile pe cari ea i le poate da sunt imense și dacă vom cerceta trecutul cel mai îndepărtat, îl vom găsi pe om doritor de a exploata acest domeniu care se întinde pe trei sferturi din suprafața globului.

In cursul istoriei omenirei, pe măsură ce mijloacele technice de cari dispunea omul au devenit mai perfecționate, posesiunea acestui domeniu s'a întins și s'a dezvoltat ; în aceiași măsură a crescut și influența mării asupra bunei stări a sentimentelor și a acțiunilor strămoșilor noștri cu cât ea pătrundea mai mult în viața omenirei.

Civilizațiile primitive, în genere, s'au înfiripat dealungul unui mare fluviu *(Nilul, Eufratul, Yang-Tse, Gangele)* care a constituit o arteră de nutriție și de comunicație.

Mai târziu, mările interioare, așa numitele Mediterane, desăvârșiră unitatea societăților și a popoarelor (Imperiul Roman, Europa Evului Mediu, Japonia).

Apoi, apariția *„marinei de larg"* făcu ca bogăția și puterea să depindă de stăpânirea Atlanticului, în așteptarea unor noui progrese cari, realizând în cele din urmă unitatea economică a lumei, să pună în competițiune exploatarea oceanelor, ca scop final al activității popoarelor civilizate.

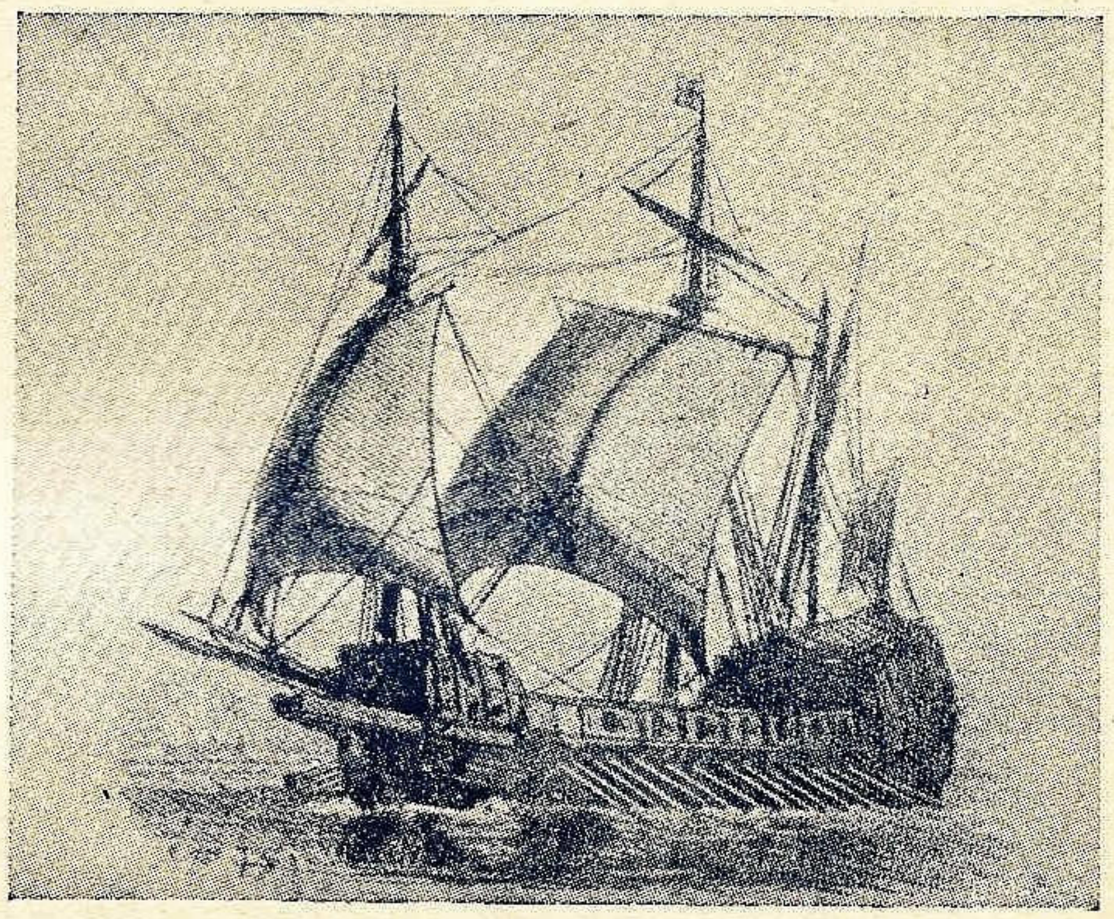
Deci după o fază *fluvială* și o perioadă *mediteraniană*, omenirea a trecut printr'o epocă *atlantică*, pentru ca acum să înceapă o eră *oceanică*, a cărei fecunditate se anunță mai minunată încă.

Astfel, se poate spune că civilizația constă în extensiunea ce a înțeles să o dea omul, în decursul timpului, exploatărei apelor.

Intr'adevăr, avantagiile pe cari omul le poate avea din exploatarea mărilor sunt multiple ; recoltarea produselor sale minerale, vegetale și animale, cu toate că astăzi se face încă într'un chip aproape primitiv și barbar, este totuși în măsură să hrănească un mare număr de oameni și e de prevăzut că într'un viitor apropiat randamentul său va crește ajungând la proporții nebănuite.

Insă apele fluviale și maritime joacă un rol capital mai ales ca mijloc de comunicație. Marea este prin excelență, *marea cale a schimburilor* și se poate spune că un stat care nu vrea să se servească de ea în acest scop, renunță de bună voie a figura în lumea comercială.

Ori, mai cu seamă astăzi când grație progresului ce merge cu pași din ce în ce mai repezi, civilizația diferitelor popoare este aproape la același nivel, numai de bogăția lor respectivă depinde mărirea și puterea și numai comerțul aduce bogăție sau cel puțin permite a o realiza și utiliza.



Galion din sec. XV.

O țară poate, la rigoare, să se hrănească prin propriile sale mijloace ; însă pentru a prospera, pentru a se desvolta, pentru a *trăi* cu adevărat, trebue să intre în relații cu celelalte țări, să le dea surplusul produselor sale în schimbul acelora pe cari nu le produce solul său. Numai astfel consumația va crește și odată cu ea buna stare a oamenilor și gustul lor de a munci, de a pune în valoare resursele naturale ale patriei lor.

Astfel, prin comerț se desvoltă agricultura, industria, vitalitatea țărei întregi.

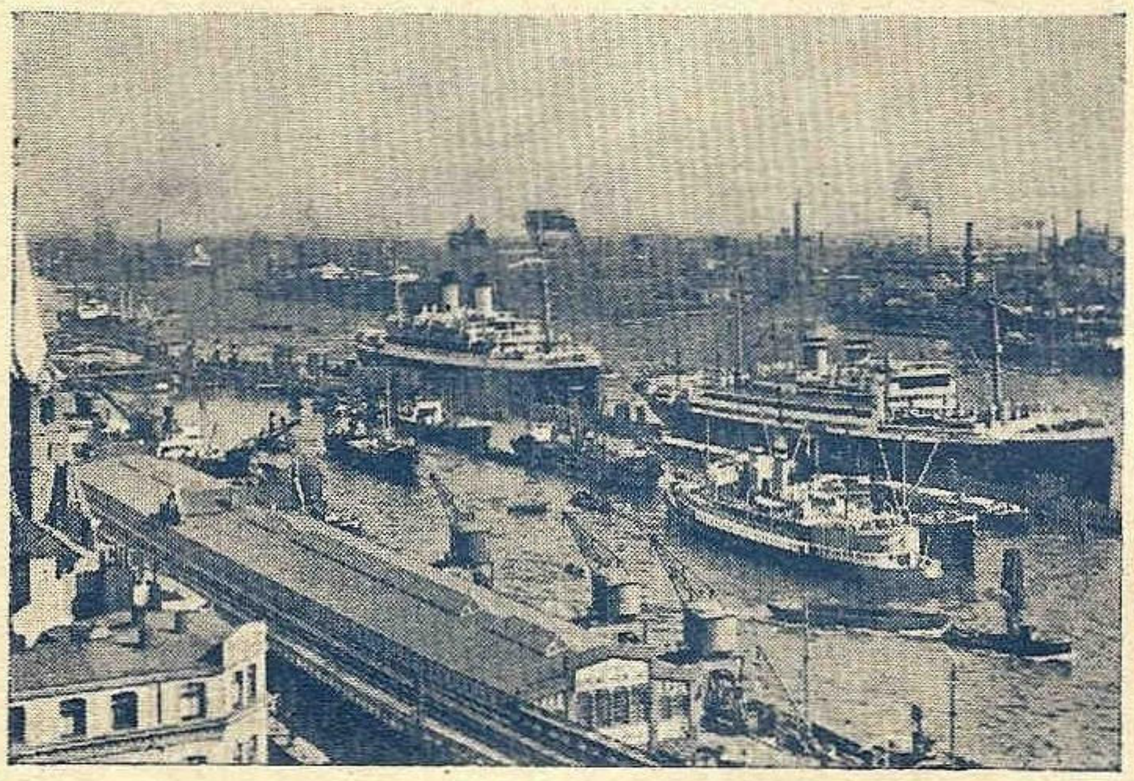
O națiune care se încăpățânează să trăiască prin ea însăși, care vrea să-și păstreze independența economică absolută, riscă să-și compromită viitorul și existența.

A-ți limita buna stare, a o reduce la satisfacerea numai a nevoilor esențiale, este sinonim cu micșorarea puterei de producție și de desvoltare. Un popor care ar

proceda astfel, nu ar avea depe urma bunurilor sale decât un profit din ce în ce mai redus şi precar, iar ziua în care vecinii săi vor încerca să-i ia bunurile neproductive în mâinile lui, nu va întârzia să vină.

Ori cât de opus ar fi noţiunilor noastre abstracte de justiţie şi drept, principiul *exproprierei raselor incompetente,* nu este totuşi decât o soluţiune care va părea în totdeauna de dorit — deci necesară şi legitimă, — acelora cari se vor crede în măsură de a pune în valoare mai bine aceste bogăţii neexploatate ; şi această expropriere se va face, fie printr'o acţiune violentă, fie printr'o infiltraţiune lentă, ale cărei efecte, mai puţin brutale şi mai puţin penibile în aparenţă, nu vor fi decât cu atât mai dezastruoase pentru poporul apatic care va fi pierdut aptitudinea de a reacţiona contra străinului.

A înceta de a te desvolta din punct de vedere politic şi economic, în timp ce ceilalţi continuă să o facă, este sinonim cu a regresa, a muri.



Una din dovezile puterii maritime a Franţei : Marsilia.

Din punct de vedere material, o naţiune nu este în progres, nu este în viaţă, decât dacă manifestă o vădită tendinţă de expansiune, de acţiune în exterior, ceeace, într'o omenire normal organizată, se traduce prin : *dacă ea are un comerţ exterior activ.*

Urmează de aici că, neapărat, un stat trebue să fie o putere maritimă?

La prima vedere, am putea fi tentaţi să admitem că un stat favorizat în special din punct de vedere agricol sau industrial, s'ar putea dezinteresa de transportul şi repartiţia produselor sale, abandonând acest beneficiu altora.

Insă aceasta ar însemna abdicarea dela o parte din avantagiile pe cari natura le-a dat acestor ţări privilegiate, micşorarea efortului cultivatorilor şi a lucrătorilor, sacrificarea unei bogăţii posibile în folosul altora.

Capacitatea noastră de producţie nu depinde numai de materiile prime de cari dispunem ; pentru ca produsele noastre să fie puse în valoare aşa cum se cuvine, trebue ca producătorii să fie atraşi de posibilitatea câştigului, de promisiunile, de cererile cumpărătorilor posibili. Ori, în general, aceste promisiuni, aceste cereri, nu sunt adresate decât acelora cari le provoacă, cari le solicită. Producătorii rivali caută a atrage cereri pentru ei ; şi cât de uşor le este, dacă li se lasă, de bună voie, superioritatea transporturilor mai comode, mai economice şi avantajul acelui minunat agent de reclamă care este o *marină activă şi bine organizată !*

Renunţând la o flotă de comerţ naţională, renunţăm la unul din mijloacele cele mai eficace de a ne înmulţi debuşeurile externe, compromitem grav desvoltarea noastră agricolă şi industrială.

Şi, mai ales, lăsând transportul produselor noastre în mâinile străinilor, consimţim să plătim un adevărat tribut, în schimbul căruia nimic nu revine circulaţiei naţionale.

Acest lucru echivalează, însfârşit, cu subordonarea noastră unei alte naţiuni, situaţie la care un popor conştient nu se poate resemna. Unele condiţiuni fizice imposibil de înlăturat, ar putea scuza guvernul sau poporul care l'ar accepta, şi nu există obstacole de acest fel de neînvins. *Un stat nu încetează de a fi o putere maritimă decât dacă o vrea.* Şi dacă face acest lucru, consimte să distrugă astfel toate şansele sale de viitor şi securitate ; este semnul cel mai sigur ce îl poate da despre decadenţa, despre sfârşitul său apropiat.

Deci dacă bogăţia şi puterea unui stat au ca origină resursele pe cari el le găseşte pe teritoriul său şi industria cu ajutorul căreia le prelucrează, această bogăţie şi această putere sunt puse în valoare prin facultatea ce o are statul de a face schimburi avantajoase cu restul omenirei ; şi această facultate depinde direct de partea pe care statul a ştiut să şi-o asigure în exploatarea domeniului maritim, pus fără deosebire, la dispoziţia tuturor naţiunilor, de către natură.

Cum să ne asigurăm această parte? Trebue, evident, să avem vapoare, echipagii cari să le conducă, stabilimente la uscat cari să le construiască, să le repare, să le întreţină, să le adăpostească. Insă aceasta nu e suficient ; mai trebue ca utilizarea acestor instrumente să fie posibilă, adică, celelalte naţiuni civilizate să consimtă a intra în relaţiuni comerciale regulate şi pacifice cu noi, ceeace necesită o *politică comercială.*

Trebue mai cu seamă ca funcţionarea acestui organism fragil şi costisitor să fie asigurată prin existenţa unei puternice *marine militare,* ceeace înseamnă că trebue să avem o *politică navală.*

Politica comercială şi politica navală, constituesc cele două părţi inseparabile ale unui acelaş program, al cărui obiectiv suprem trebue să fie *expansiunea patriei.*

Locot. H. POPOVICI

Prelucrare după : La Mer de Clerc-Rampal ; *La conquête de l'Océan* de C. Amiral Réveillère ; *Géographie Sociale* de Vallaux ; *l'Histoire Maritime* de Tramond ; *La Géographie de l'Histoire* de Brunhes şi Valaux.

Necesitatea unui bazin de radub în portul Constanța

de Lt. MIRCEA THEOHARI

Cine a urmărit cu atenţiune pulsul v i e ţ i i portului Constanța în ultimii ani, a putut să se convingă cu uşurinţă că acest port a fost în plină şi necontenită desvoltare.

Traficul total al portului a trecut dela 1.865.614 tone în 1927, la 5.789.402 tone în 1932, 5.789.402 tone în 1933 spre a ajunge la 5.999.216 tone în 1934 şi avem speranța că această cifră va fi întrecută.

Creşterea acestui trafic a cerut însă o serie de îmbunătăţiri pe care direcţiunea portului Constanța s'a străduit să le realizeze.

E destul să amintim construcţia gării maritime, noul bazin de petrol, magazii, platforme, serviciu de remorcaj, instalaţiuni mecanice de încărcare şi descărcare, etc.

S'au cheltuit în lucrări de investiţii şi reînoiri bani mulţi şi grei în ziua de azi: circa 29 milioane în 1929, 62 mlioane în 1930, 83 milioane în 1931, 50 milioane în 1932, 64 milioane în 1933.

Un port, ca să determine armatorul să-şi trimită navele către el, trebue să-i procure cât mai multe avantagii. Prin avantagii înţelegem, pe lângă o poltică tarifară convenabilă, cât mai multe instalaţiuni technice care să ofere navei cât mai multă siguranţă, rapiditate de încărcare şi descărcare, posibilitate de aprovizionare şi de reparaţii.

Şi dacă toate aceste îmbunătăţiri reclamă însă sume foarte mari şi cu atât mai mari cu cât în realizarea lor trebue să se ţină seamă nu numai de nevoile prezentului ci şi de ale viitorului, foloasele de ordin public şi câştigul material ce-l aduc în decursul timpului, justifică cu prisosinţă eforturile băneşti făcute.

E suficient să dăm un exemplu. Mărirea exportului nostru de petrol, a reclamat amenajarea unui nou bazin de petrol care să primească vasele ce înainte aşteptau zile întregi rândul. S'au cheltuit circa 100 milioane lei. Dacă acest efort, este considerabil pentru vremurile de azi, el este pe deplin justificat prin o imperioasă necesitate care nu numai că va întoarce banii cheltuiţi, dar va aduce în viitor importante venituri.

Imbunătăţirile necesare portului nu s'au oprit la cele realizate şi expuse mai sus. Fiecare an pune noi probleme în această chestiune a căror greutate de rezolvare nu rezidă atât în lipsa mijloacelor financiare, căci acest port a adus beneficii statului în 1931 de 98 milioane lei, în 1932 de 137 milioane, iar în 1933 de circa 140 milioane, ci în nevoia de alimentare a bugetului statului din beneficiile realizate.

Una din aceste îmbunătăţiri care reclamă în situaţia de azi neapărata şi urgenta rezolvare, este aceia a instalaţiunilor de îndocare a navelor.

In 1897 când centrul exportului nostru pe calea apelor nu era Constanța ci Galaţi, guvernul apreciind necesitatea acestor instalaţiuni, a dotat Galaţii cu un doc plutitor, format din 2 elemente, cu o putere totală de ridicare de 2400 tone, care răspundea nevoilor de atunci şi tonajului vaselor ce intrau atunci în Dunăre.

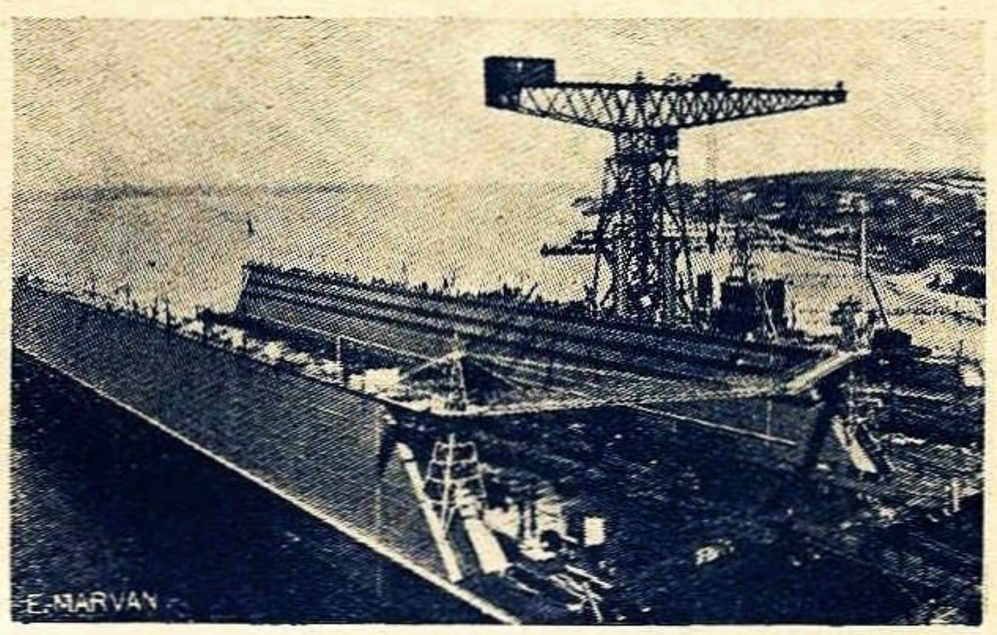
Situaţia de astăzi însă e cu totul alta.

Dimensiunile navelor comerciale ce pot azi intra pe Dunăre, dimensiunile şi formele de azi ale navelor de război, deplasarea spre Constanța a centrului exportului nostru maritim, precum şi alte consideraţiuni, diferă de cele din trecut, astfel că atât acest doc plutitor al Ministerului de Comunicaţii cât şi acel al Marinei Regale nu mai corespund nevoilor, decât într'o prea mică măsură.

Orice navă ca să-şi poată prelungi viaţa şi păstra viteza, trebue ca măcar odată pe an să se îndocheze, ca să-şi curețe fundul de scoici şi alge marine, să-şi viziteze opera vie, s'o pitureze şi să-şi repare eventualele avarii.

Această operaţiune, atât pentru navele comerciale şi de răsboi sub pavilion naţional, cât şi pentru navele comerciale al căror centru de activitate sunt porturile noastre şi Marea Neagră, se face astăzi la Stenia, Cornul de Aur, etc... Adică în toate părţile, numai la noi, nu.

Inconvenientele de orice ordin ce decurg din această situaţie anormală, traficul tot mai mare al portului, fac însă azi imperioasă şi urgentă nevoia construirei unor



Docul plutitor de 40.000 tone al fostei marine imperiale germane.

asemenea instalaţiuni, al căror amplasament cel mai nimerit nu poate fi decât Constanța.

Portul Constanța este azi portul de ataş al întregului parc de vase al Serviciului Maritim şi Soc. Steaua Română. Acest parc numără astăzi 4 nave de pasageri, 8 nave mixte şi 2 cargouri, 3 tancuri şi este susceptibil a se mări în eventualitatea cumpărărei de noi vase de către Serv. Maritim. Toate aceste nave se duc azi pentru operaţiunile de îndocare în străinătate, de preferinţă la Stenia unde lasă anual sume însemnate de bani, şi care în mod normal ar trebui să rămână în ţară.

Dar în afară de sumele pe care S. M. R. şi Soc. Steaua Română le lasă în fiecare an la Stenia, pentru operaţiunile de îndocare propriu zise, aceste societăţi mai sunt nevoite să suporte şi o serie de cheltueli cu călătoria de dus şi întors până la Stenia, ambarcarea personalului, întreţinerea şi combustibilul pentru cazul când găsind docul ocupat trebue să aştepte, etc., sume pe care le-ar putea utiliza mai cu folos în investiţiuni, dacă îndocarea s'ar face în ţară.

Trebue să adăugăm apoi la numărul acesta de vase, şi pe cele tot sub pavilion naţional ale armatorilor particulari, înscrise în porturile Dunărene sau chiar Cons-

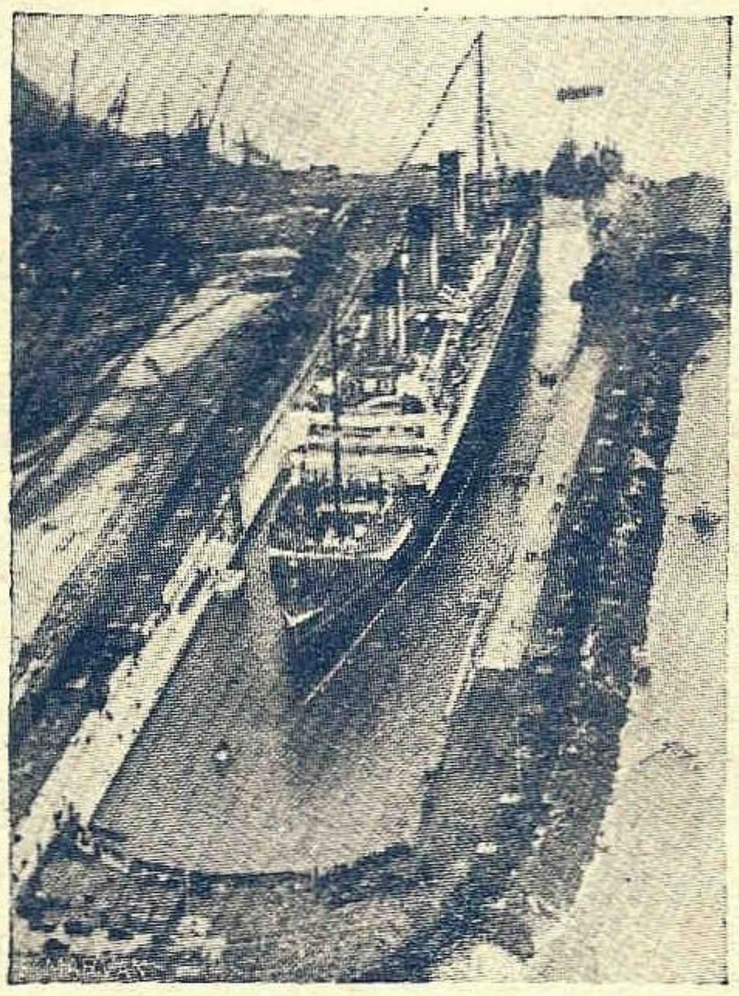
tanța și care deasemeni în loc să lase banii în țară, îi depune tot în străinătate.

Constanța apoi, prin așezarea sa geografică și prin natura unor produse de export ce es din ea, este capătul unor linii de navigație, un *port terminus*.

In adevăr. Să ne referim numai la unul din produsele principale de export — petrolul.

Acest export, de 2.7555.929 tone în 1930 a trecut la 5.447.497 tone în 1934, și poate cu tendință de creștere. Zilnic intră câteva nave în Constanța pentru a încărca aceste produse, și trebue să stea uneori zile întregi așteptând să le vină rândul la încărcare. Media anuală a vaselor staționare într'o zi, în 1933 a fost de 29 vase, și au fost zile în 1933 când numărul vaselor aflate în port au fost de 55.

Vechiul bazin de petrol, suficient pentru nevoile din trecut, a devenit astăzi neîncăpător și deși noul bazin caută să rezolve în parte această problemă, vor continua să fie vase care să-și aștepte rândul.



Majestic în bazinul de radub dela Southampton.

Orice armator care cunoaște situația, care știe că orice zi de ședere în port fără să facă nici o operație de încărcare, este o zi pierdută ce se traduce pentru el în cheltueli de mișcare, combustibil, personal, etc., va căuta să profite de această așteptare îndocându-și nava în acest port terminus.

Admițând chiar că nu toate vasele străine intrate în Constanța vor face această operație, că unele preferă să-și facă această operație în porturile sale, totuși din numărul vaselor intrate în acest port (1496 în 1933, 1604 în 1934) se poate conta măcar pe 5%.

Toată această operație care în mod logic și normal trebue să aibă loc în acest port terminus, o face azi Stenia, etc. deci banii cuveniți nouă, rămân acolo. Dar lipsa unor instalațiuni de îndocare în portul Constanța, nici odată nu e simțită în mod mai acut ca atunci când intervine o avarie care pune în pericol siguranța unui vas.

Furtunele din timpul iernei, condițiunile grele de manevrare pe aceste vremuri rele, în bazine atât de mici ca cele ale portului Constanța ocazionează avarii atât navelor de comerț și război sub pavilion național cât și celor străine, și uneori de așa natură încât le face imposibilă o deplasare la Stenia pentru îndocare fără a nu le periclita siguranța.

Dacă privim apoi problema și din punct de vedere al nevoilor Marinei Regale, necesitatea acestor instalațiuni apare și mai evidentă.

Știm ce valoare reprezintă azi navele de luptă, și cu câte sacrificii pot fi construite și de aceia este o datorie de prim ordin a căuta să le lungim viața prin o cât mai perfectă întreținere.

In mod normal, pentru o bună întreținere a fundului, un distrugător trebue să fie îndocat de cel puțin odată pe an, iar un submarin de minimum 4 ori pe an.

Numai cine nu cunoaște situația din acest punct de vedere, nu își dă seama ce problemă mare este pentru Marina Regală îndocarea navelor sale.

O navă de luptă nu poate intra oricând și în orice port pentru îndocare.

Formalități diplomatice, biurocratice, bancare de obținere de devize etc.... sunt piedici care se pun Comandamentului Marinei Regale de fiecare dată când în mod normal trebue să-și trimită navele în străinătate să se îndocheze.

Problema devine și mai grea când survine o avarie care reclamă urgenta îndocare.

Cititorii noștri, își aduc aminte de avaria suferită în primăvara aceasta, de către distrugătorul „Regina Maria" în portul Constanța, în urma unei violente furtuni.

Ei bine, nava aceasta a trebuit să stea cu etrava strâmbă și cu câteva table îndoite și slăbite sub linia de plutire, până în Septembrie când s'au putut obține fonduri în devize, agremente diplomatice... etc., ca să poată pleca la Stenia și să lase acolo vreo 450.000 lei în valută forte.

Dacă aceste îndocări, de bine de rău, cu eforturi și cheltueli de muncă, timp și mai ales de bani, se pot face în felul în care se fac astăzi, adică în timp de pace, vor deveni însă imposibile în timp de război. Una din armele de luptă ale unei nave — cel puțin pentru anumite tipuri de nave, și e cazul tipului de vase ce posedăm, distrugătorul — în afară de artilierie, torpile etc. este și viteza.

Aceasta nu se poate asigura decât prin cât mai dese curățiri a fundului, deci la război de mai multe ori pe an.

In afară de aceasta, e destul o singură lovitură de proectil sub linia de plutire și o navă poate să fie, dacă nu periclitată, dar totuși imobilizată în port dacă nu există instalațiuni de îndocare la îndemână.

Și aceste îndocări își dă seama ori și cine că în timp de război n'o să le putem face la Stenia.

Toate aceste considerațiuni expuse mai sus, justifică cu prisosință necesitatea instalațiunilor de îndocare, și aceasta cât mai urgent.

Crearea unor asemenea instalațiuni, ar da apoi naștere la o industrie în această direcție și ar da de lucru la atâția muncitori.

In prezent, afară de un mic atelier de reparațiuni pentru nave, al Marinei Regale și al Direcției portului, nu există nici un atelier bine înzestrat care să poată face o reparație mai serioasă.

Constanța e port maritim, și încă primul nostru port maritim, dar nu se găsește la nici un magazin anumite

materiale technice navale, pentrucă negustorii dacă știu că nu are cine face reparațiuni, nu le aduc.

Necesitatea acestor instalațiuni s'a simțit mai de mult, a fost recunoscută și studiată atât de conducătorii P. C. A. cât și ai Marinei Militare.

In Sept. 1927 chiar, s'a intrat în tratative cu case constructoare din Germania spre a se procura un doc plutitor cu o putere totală de ridicare de 8000 tone, de 200 m. lungime totală și 22 m. lățime, format din 3 elemente și aceasta în contul despăgubirilor de război.

Un an mai târziu, în Oct. 1928, Șantierele Navale dela Dunăre au făcut oferte pentru construirea unui doc plutitor la Galați, format din 2 elemente în formă de U, a 105 m. lungime și 23 m. lățime și de putere totală de ridicare de 4200 tone.

Costul pe atunci se evaluase la circa 50 milioane.

Această cifră, exploatarea prevăzută deficitară cât și pretențiunile Șantierului ca Statul să-i acorde subvenții cu care să poată acoperi deficitele provenite din exploatare, au făcut ca oferta să nu se realizeze.

Nici în anii următori 1931, 1932, 1934 nu au lipsit oferte dela case streine.

In 1934 s'a cerut chiar ofertă Uzinelor Reșița pentru un doc flotant de 7500 tone putere de ridicare.

După câte vedem, chestiunea s'a pus de atâta timp, dar realizarea ei a tot întârziat.

Acum chestiunea revine iarăși la ordinea zilei, și P. C. A. se pare că e decisă să nu mai amâne trecerea la fapte.

Intrebarea ce se pune însă acum este următoarea :

Care este sistemul cel mai potrivit : doc plutitor sau bazin de radub ? Ținând seamă atât de nevoile prezente cât și de cele de viitor ale marinei noastre comerciale și de război, de utilizarea acestor instalațiuni și de către navele comerciale sub pavilion străin precum și de alte considerațiuni ce se vor vedea mai jos, să căutăm ca în linii generale să arătăm care ar fi avantagiile și desavantagiile pe care le-ar prezenta pentru noi ambele sisteme.

A. Sistemul docului plutitor.

In situația noastră și în cazul alegerei Constanței ca port de origină, docul plutitor nu prezintă nici un avantaj. In schimb următoarele desavantagii :

1) Ar ocupa o suprafață prea mare și ar imobiliza 2 dane la cheiu, ceeace pentru dimensiunile portului Constanța, e prea mult.

2) Asigurarea adâncimei de 14 m. necesară precum și ancorarea sa, ar cere cheltueli suplimentare destul de ridicate.

3) Intreținere mai scumpă comparativ cu cea pe care o cere bazinul de radub, chiar dacă docul ar fi de tipul cel mai modern.

4) Construcția sa dacă nu ar fi mai scumpă ca a unui bazinul de radub, ar fi totuși tot atât de costisitoare fără însă a avea alte avantagii.

5) Intrucât o asemenea lucrare și de asemenea dimensiuni nu s'a mai făcut la noi în țară, spre a fi bine executată și spre a fi eftină, trebue să fie măcar în parte construită în străinătate, și aceasta înseamnă exportul în străinătate a unei însemnate sume de bani, în dauna muncei și industriei naționale.

6. Utilizarea sa ar deveni foarte anevoioasă dacă nu imposibilă în cazurile de furtună, valuri și resac, atât de frequente în portul Constanța.

7. Foarte vulnerabil în caz de război. E suficient să primească o lovitură mai serioasă și bine plasată ca să fie scos din uz pentru multă vreme.

B. Sistemul bazinului de radub.

Acest sistem prezintă vădite avantagii :

1) Costul construcției ar reveni mai eftin, dat fiind natura fundului și subsolului la Constanța. In regiunea portului, la cota —2.50 este stâncă și această ar efteni costul.

2) Nu are desavantagiile docului plutitor arătate mai sus.

3) Atât manopera cât și majoritatea materialului se găsește în țară. Prin urmare s'ar utiliza munca și industria națională, și banii ar rămâne în țară.

4) Technica îndocărilor e mai ușoară și nu e periclitată de vreme rea, furtuni etc.

5) Intreținerea mult mai ușoară.

6) Nu este atât de vulnerabil în timp de război. O avarie provocată de un bombardament, aerian de exemplu, poate fi localizată mai ușor și iute reparată, și nu pune în pericol întreg bazinul.

7) Atelierele de construcție și reparație, atât particulare cât și ale Statului și care în mod neîndoelnic ar lua ființă, ar avea loc pentru o necontenită desvoltare.

8) Construcția sa poate avea loc în etape. De dimensiuni mai mici la început, poate fi în decursul anilor mărit fără a se prejudeca utilizarea.

9) Nu ar ocupa o suprafață așa de mare de bazin și câteva dane la cheiu, ca în cazul docului plutitor.

După cum în cazul docului plutitor nu am găsit avantagii, tot astfel nu am găsit ce desavantagii ar prezenta alegerea sistemului bazinului de radub.

Indiferent de ce sistem s'ar alege, se pune întrebarea asupra locului cel mai nimerit de așezare.

Fără îndoială că Galații ar prezenta în cazul docului plutitor avantajul adâncimilor naturale pe care Constanța neavându-le ar cere mari și noi cheltueli de a le obține și a ancorării lui în liber curent economisind astfel spațiul atât de scump la Constanța.

Dar aceste două avantagii ale Galațului asupra Constanței sunt cu totul neînsemnate față de inconvenientele ce decurg din imobilizarea acestui doc din cauza gheților timp de circa 4 luni de iarnă, din necesitatea creerei unei noui surse de putere motrice pe care portul Galați nu o are, din depărtarea docului de șantierele de reparațiuni, etc. In afară de aceasta, nu s'ar mai putea conta pe veniturile ce ar proveni din indocarea vaselor străine sosite în Constanța. Acestea vor continua să utilizeze Stenia pentrucă îndocarea la Galați pe lângă că presupune cheltueli de deplasare în acest scop, mai cere și plata către C. E. D. a taxelor de intrare în Dunăre cari după cum știm sunt una din cauzele pentru care armatorii nu-și trimit vasele în porturile Dunărene chiar când au ceva marfă de încărcat sau descărcat.

Dar și un inconvenient foarte mare din punct de vedere militar se opune construcției la Galați, a unui doc plutitor.

Incadrați într'un sistem internațional de interese și alianțe, se presupune că am fi ajutați nu numai pe uscat dar și pe mare de alte state care și-ar trimite în Marea Neagră câteva unități, desigur crucișetoare, distrugătoare și submarine.

Depărtarea de mare a acestui doc, vulnerabilitatea, dimensiunile lui, greutatea sau imposibilitatea pentru

anumite tonaje de a intra în gurile Dunărei, pericolul de a rămâne condamnat în Galaţi în cazul ambuteierei gurilor Dunărei, vor constitui punctele cele mai vulnerabile ale acestor forţe.

O parte din aceste inconveniente, pe lângă multe altele, le-ar avea nu numai un doc plutitor la Galaţi dar chiar şi un bazin de radub construit însă la Galaţi.

Şi o parte din aceste inconveniente nu privesc numai eventualele forţe navale străine ce ar veni să ne susţină în Marea Neagră, ci şi forţele navale naţionale actuale şi din viitor, fiindcă ne place să sperăm că ne vom spori aceste forţe şi cu alte tonaje şi tipuri de nave, ca cele pe care le avem astăzi.

Toate aceste consideraţiuni înşirate până acum, duc la concluzia indiscutabilă că sistemul cel mai bun, pe care trebue să-l alegem este acela al bazinului de radub iar locul cel mai nimerit e Constanţa.

Dimensiunile lui sunt funcţie de posibilităţile financiare pe care le avem. Ideal ar fi ca dela început să poată fi construit în astfel de dimensiuni ca să poată primi nave până la 14.000 tone.

Posibilitatea primirei unei nave cu un astfel de tonaj ar corespunde unei lungimi de 169 m. şi 36 m. lăţime.

Aceste dimensiuni ar permite utilizarea bazinului de către orce navă comercială care atinge porturile noastre şi de către un crucişetor de 150 m. lungime.

Dacă mijloacele financiare însă nu pot oferi posibilitatea momentană realizărei acestui bazin cu asemenea proporţii, s'ar putea construi unul de dimensiuni mai mici, rămânând ca în decursul timpului să fie mărit ; în orice caz nu trebue ca dela început să fie mai mic ca 110 m. lungime şi 27 m. lăţime, dimensiuni indispensabile îndocărei unei nave de 6000 tone.

Bine înţeles, din punct de vedere pur militar, locul cel mai nimerit al construcţiei unui mare bazin de radub ar fi acolo unde s'ar amenaja şi baza navală.

Greutăţile financiare mult prea mari prin care trece azi ţara, vor întârzia însă cu câţiva ani realizarea indispensabilei baze navale ; nevoia bazinului de radub însă, este atât de imperioasă şi de urgentă, încât nu mai permite amânarea realizărei şi care în situaţia de faţă nu poate să aibă loc decât la Constanţa.

Admiţând chiar că amenajarea bazei navale cu toate instalaţiunile ce implică şi cu construcţia unui nou bazin de radub, ar începe într'un vitor mai apropiat decât ne aşteptăm, Constanţa va continua însă să rămână în timp de război o bază secundară în care exstenţa unui alt bazin de radub nu va fi niciodată de prisos ci din contră totdeauna bine nemerită.

Unul din cele mai puternice argumente, care justifică apoi construcţia bazinului la Constanţa, este acela al rentabilităţii.

Să lăsăm puţin cifrele să vorbească.

Care ar fi navele, care în situaţia actuală ar folosi în mod sigur bazinul ? Tabelul din dreapta le arată :

Prin urmare, în situaţia actuală a parcului de vase comerciale, servitudine, şi război, sub pavilion naţional, docul ar fi ocupat în mod normal şi sigur circa 157 zile pe an.

Intrările de nave sub pavilion străin în portul Constanţa, au fost în 1934 de 1604.

Considerând — şi aceasta cu siguranţă, — că din aceste 1604 de intrări de nave, numai 5% ar folosi docul, ar reveni că se mai poate conta pe încă 80 îndocări pe an a 2 zile, adică pe 160 zile.

Un total deci de 315 zile pe an de folosire a bazinului. Atât cheltuelile de exploatare cât şi fixarea taxelor ce s'ar putea pune pentru ziua de îndocare propriu zisă şi pe ziua de staţionare, sunt în funcţie de suprafaţa ocupată adică de dimensiunile navei îndocate, şi de încă alte date care presupun calcule inginereşti şi pe care mărturisesc că nu ştiu să le fac că să pot preciza care ar putea fi veniturile aduse de exploatare.

După câteva date însă, care se stabilise în 1932, ar reeşi că s'ar putea conta pe circa 10 milioane venit anual faţă de 4 milioane cheltueli anuale de exploatare, deci un plus de încasări de 6 milioane anual ce ar putea servi ca amortisment.

Fără îndoială că o sumă de circa 150 milioane lei este greu de găsit astăzi pentru a executa lucrările, mai ales că concomitent acestei necesităţi se ridică şi altele de o egală importanţă, cum este reînoirea parcului de nave al S. M. R., începerea executărei programului naval pentru sporirea forţelor noastre la mare etc.

Trebue însă găsite mijloacele, acum cât nu e prea târziu ; să cedeze statul la o parte din redevenţa ce i se cuvine dela P. C. A., să se deschidă porţile capitalului străin, să se utilizeze excedentele date de port, căci portul a dat excedente de circa 98 milioane în 1931, circa 137 milioane în 1932, şi circa 138 milioane în 1933 şi va da cu siguranţă şi în acest an, în sfârşit să se facă ceva care să dea putinţa realizărei.

Vremurile sunt grele şi aducătoare de mari surprize şi nesiguranţă.

Ne ameninţă concurenţa petrolului dela Irak care ne vor lua navele ce intră azi în Constanţa deci posibilităţile de azi se poate să nu mai fie şi de mâine.

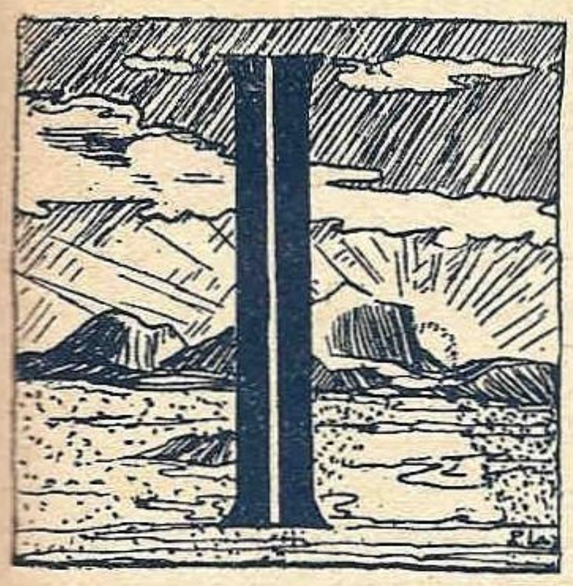
Războiul depinde azi în Mediterana de un singur foc tras de artileria unei nave de luptă italiană sau engleză, este contagios şi un bazin de radub, nu se aduce din străinătate nici cu trenul sau avionul şi nu se face nici într'o zi şi nici măcar într'o lună.

Iată dece, atunci când o necesitate ca aceasta e atât de inperioasă şi urgentă nu mai trebue de pierdut o clipă.

	Numărul îndocarilor pe an	Numărul de zile pe an cât ocupă docul	Observaţiuni
S. M. R. — 4 nave pasageri 2 zile pe an, iar în al 4-lea an câte 6 zile. — 4 nave tip Peleş, idem — 4 cargouri. câte 3 zile pe an. — 2 nave mixte 2 zile pe an.	19	56	In acest tabel, în afară de îndocările periodice normale, s'a socotit un plus de 30% pentru îndocările accidentale.
MARINA REGALĂ — 4 distrugătoare, câte 6 zile pe an. — 1 navă bază, la 2 ani câte 6 zile. — 1 submarin, minim 4 ori pe an câte 2 zile.	12	47	
STEAUA ROMÂNĂ — 3 tancuri, odată pe an câte 3 zile iar în al 4-lea an câte 6 zile.	4	12	
SERV. PORTURILOR MARITIME. — Diverse nave servitudine în mediu odată pe an câte o zi.	10	10	
SOCIETĂŢI PARTICULARE — Circa 8 nave, în mediu odată pe an, 2 zile.	11	32	
TOTAL .	56	157	

Organizarea personalului din marina comercială

— In jurul congresului muncitoresc dela T. Severin —



In lumea muncitoarească, marinarii formează o categorie cu totul aparte. Intregul personal îmbarcat pe vase, chiar cel care, spre deosebire de marinarii propriu ziși și timonieri, îndeplinește servicii mai mult sau mai puțin domestice, constitue o breaslă de mentalitate specială, cu totul deosebită de a celorlați muncitori de pe uscat.

Faptul e explicabil. Marinarii sunt oameni de strictă specialitate în meșteșugul lor greu, au o conștiință superioară a capacității și răspunderii lor, iar traiul pe întinsul infinit al apelor și contactul prin porturi, cu atâtea țări și civilizații streine, le-a stilizat inteligența și le-a oțelit caracterele.

Și totuși, marinarii fac parte din marea familie muncitorească, pentrucă, îndiferent de caracterul breslei lor, indiferent de bogatul bagaj de frânturi din culturi streine acumulate în luni și ani de peregrinări, și indiferent de ținuta unei uniforme mult respectate, ei, marinarii, sunt în fond, ca și ceilalți muncitori, niște nedreptățiți.

Dovadă este faptul că niciuna din revendicările muncitorilor de pe uscat, nu este streină și de interesul marinarilor — și toate legiuirile muncitorești realizate în ultimii ani s'ar îmbrăca perfect și pe corpul marinarilor. Spre pildă legea prin care durata muncii se restrânge la 8 ore pe zi, legea asigurărilor sociale, legea contractelor de muncă, etc., etc., toate conțin reforme de protecție a muncii, reforme pe care le doresc și marinarii, reforme care trebuesc să li se aplice și lor.

Marinarii sunt considerați corp muncitoresc de elită, și totuși duc un trai mizerabil, adeseori mult inferior traiului altor categorii de muncitori de pe uscat. Nu ne referim la felul de viață pe care le-o impune marinarilor însăși meseria lor de călători. Acest dute-vino este fatal meșteșugului lor — și nu poate fi altfel. In fine, acest fel de viață peregrină are dezavantagiile ei din punct de vedere sentimental și familiar. Dar tocmai pentrucă el provoacă nu arare ori dureri și tragedii, s'ar cuveni ca marinarii să aibe în schimb alte satisfacții, mai concrete din punct de vedere material, adică o stare socială superioară celei de azi, o situație materială care să-i pună la adăpost de frământarea zilnică pentru pâine și care să le dea, în lungile lor călătorii spre orizont, liniștea sufletească, adică acea mulțumire că acasă au lăsat o soție, o iubită, o mamă sau un pumn de copii îndestulați și deci feriți de spectrul flămânzirei și totodată, feriți de tentațiile pe care lipsurile și necazurile le scot în calea omului, fie el cât de moral.

Așa ar trebui să fie. Dar trista realitate ne înfățișează un corp de câteva mii de marinari cari trăesc ca vai de ei. Salariile lor, sunt o adevărată mizerie ! Chiar pălmașii de pe străzile Capitalei transformată în șantier, sunt mai omenește salarizați — în plus au seara, totdeauna, un cămin sigur, *unul singur*, iar ziua, la lucru, riscul vieții redus la minimum.

Salariile marinarilor noștri nu ajung să-i îndestuleze pe ei personal, — dar încă să facă față nevoilor unor familii cari trebuesc să trăiască, să se îmbrace, să se cultive, etc. O mie două sute de lei, până la 2000 lei, nu e salar. Și, aci, trebue să recunoaștem că nici personalul superior de pe vase, cel cu școală, nu este plătit, proporțional cu existența vieței, mai omenește.

Nu numai salariul este o durere pentru marinari, ci și celelalte condițiuni de existență. Ei n'au încă munca reglementară *prin lege,* ci prin ordine și regulamente ; nu li se aplică ziua de lucru de 8 ore ; nu au concedii anuale cu plată ; nu li se dau îmbrăcăminte gratuită, așa cum ar fi logic pentru un corp obligat să poarte uniforme; nu au ajutoare reale în caz de boală.

Situația aceasta nu mai poate continua. Dar cum nici o îmbogățire, nici o reformă, nu pică din cer, *ci se cuceresc,* — tot așa în cazul marinarilor, ei înșiși trebue să lupte pentruca să-și îndrepte soarta.

Aceasta se poate face numai prin organizare profesionale, adică prin solidaritate, prin luptă *legală,* prin sindicate *legale,* puternice.

Uniunea muncitorilor din porturi și transporturi, care este cea mai veche organizație centrală sindicală din România și care are afinități de breaslă cu clasa marinarilor, se ocupă de mai multă vreme de aceștia și se străduiește să-i organizeze. La începutul anului 1919, marinarii din întreprinderile particulare de pe Dunăre îmbarcați pe șlepuri și remorchere, au constituit o Uniune cu sediul la Brăila și cu secțiuni în toate porturile principale. In scurtă vreme Uniunea strânse în jurul ei câteva mii de marinarii și se afilie la Confederația Generală a Muncii, organul central al sindicatelor muncitorești.

Intruniri de propagandă fură organizate în toate porturile unde marinarii își formulau pretențiile lor din ce în ce mai îndrăsnețe.

Sub presiunea mai ales a personalului inferior îmbarcat pe vase, Uniunea întreprinse o acțiune sindicală puternică, ceiace determină pe armatori să accepte încheierea unui contract colectiv — primul în marina comercială română — prin care se fixară salariile personalului îmbarcat, ca și obligațiunile armatorilor către angajați.

Din nenorocire însă, Uniunea, care în scurta ei activitate reușise să deștepte printre marinari un puternic simțământ de solidaritate, fu părăsită de conducători în toamna anului 1920, după care urmă dizolvarea ei.

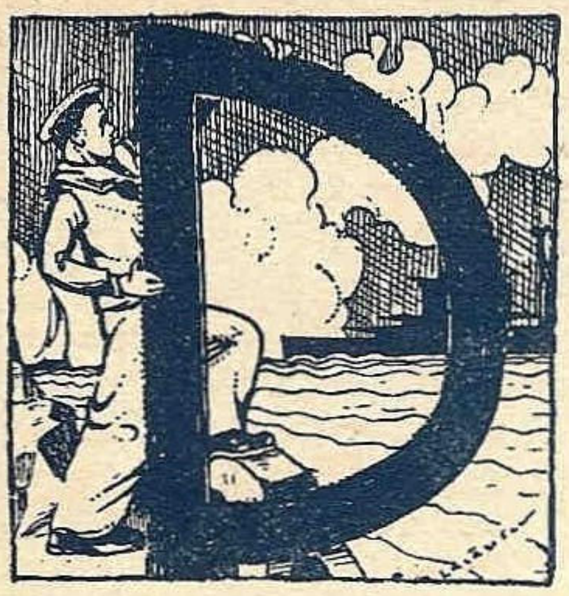
Propaganda făcută de Uniune prin presă, prin adunări generale și legături personale ale conducătorilor noștri, provoacă printre toți salariații din marina comercială română un interes deosebit pentru organizarea lor profesională.

Așa se face că la 23 Septembrie 1931, a luat ființă la Constanța sindicatul „Marea" al marinarilor civili din portul Constanța, organizație care mai târziu, și anume în Decembrie 1934, s'a afiliat Uniunii muncitorilor din porturi și transporturi.

Ia deasemeni ființă, sindicatul marinarilor din Brăila care prin procesul verbal No. 2 din 2 Februarie 1933 se afiliază Uniunii, iar prin procesul verbal Nr. 19 din 7 Mai 1933, se mai afiliază Uniunii o organizație tânără și anume Asociația marinarilor Români cu sediul

Dela un număr la altul

— 15 Septembrie—15 Octombrie—



e foarte mult timp opinia publică, în general atât de străină şi dezinteresată de chestiunile marinăreşti, nu a luat cunoştinţă de mai multe grave evenimente şi chestiuni de această natură, de ordin intern şi extern, ca în intervalul de timp ce desparte ultimul număr al revistei noastre de cel de faţă.

Cu care să începem întâi ? Bineînţeles că cu cele de ordin intern, pentrucă e firesc ca acelea să ne intereseze — să ne doară mai mult.

Sunt momente în viaţă când împlinirea unor fapte pe care le-ai prevăzut ţi-ar da dreptul la oarecare satisfacţie, tocmai pentru motivul că ai putut să le prevezi, iar uneori, din contra mari regrete că nu ai putut rămâne mincinos.

Cetitorii noştri îşi amintesc că în cronica numărului trecut, referindu-ne la intrarea în serviciu pe linia *Gdinya—New-York* a noului pachebot polonez *Pilsudski,* ne exprimam teama ca acest eveniment, atât de fericit pentru vecinii noştri dela nord, să nu aibă ca consecinţă punerea în serviciu pe linia *Constanţa-Haifa* a unui nou vas polonez devenit liber de pe linia Americei.

Cât de rău ne pare că prevederile noastre s'au realizat, că nu am rămas mincinoşi. Nu am rămas mincinoşi pentrucă în ziua de 30 Sept. în portul Constanţa a intrat majestos pachebotul polonez *Kosciusko* care cu începere din acea zi şi-a stabilit câmpul de activitate pe liniile de navigaţie cari altă dată erau de drept şi incontestat monopolul *„lebedelor"* Serviciului Maritim Român.

Oricare ar fi sentimentele de prietenie şi sprijin pe care alianţa Poloniei de ţara noastră le impune, nu pot împiedeca strângerile de inimă, mâhnirea, — şi dacă cuvântul acesta nu e destul putem spune, *„durerea"* ce au încercat-o marinarii noştri de azi şi cei de eri cari cu calităţile lor şi ale *„lebedelor",* alungaseră concurenţa oricărui alt pavilion şi făurise faima S. M. R-ului. Dar, nu numai atât ! Ziua de 10 Oct. a mărit durerea şi ne-a arătat situaţia tristă a parcului nostru de vase mai bine decât ne-au putut-o arăta oricare alte satistici. Această zi a înregistrat plecarea din portul Constanţa a 3200 călători. Din aceştia, doar 12.8% au preferat navele noastre, restul a fost luat de către alte vase sub pavilion străin.

Notaţi bine, 12.8%, adică numai vreo 250 din 3200 au preferat pavilionul nostru. Cine nu este marinar, cine nu a cunoscut faima de care se bucura odată S. M. R-ul, nu înţelege durerea noastră, aspectul de distrugere al cuceririlor noastre trecute. Spunem *„cuceriri"* pentrucă în trecut, aceste linii au fost cucerite de navele şi marinarii noştri.

Avem prin urmare acum, două nave poloneze care alternează în cursă pe linia *Constanţa-Haifa,* după cum pe aceeaş linie mai avem 2 nave sub pavilion anglo-palestinian, şi după cum vom avea în curând două *„Rodo"* şi *„Raşid"* ale societăţii *Kedivial Mayl Linie* şi alte două suedeze ale societăţii *Near East Scandinavian.* Până şi Bulgaria îşi trimite navele sale de pe linia *Burgas-Haifa* să facă o raită şi prin Constanţa.

Situaţia aceasta şi evenimentele zilei de 10 Oct. confirmă că exploatarea acestei linii rentează.

A-ţi trimite nave tocmai din Suedia nu ca să facă navigaţie de *tramping,* ci să deservească un serviciu regulat, cu speranţa de a înfrânge nu numai concurenţa atâtor altor societăţi tot sub pavilion străin, dar chiar cea a pavilionului ţării respective care de bine de rău se presupune că ar fi avantajat prin subvenţii acordate de Stat, reduceri tarifare de port, remorcaj, pieţi câştigate etc., înseamnă că ai calculat bine ceeace faci, că îţi dai seamă că serviciul rentează.

Şi de unde această încredere în rentabilitatea exploatărei la aceşti străini ? Nu vă frământaţi creerul, pentrucă problema e prea uşoară ! Ne-o spune situaţia tristă a pavilionului nostru naţional, a parcului de nave S. M. R.

Navele parcului S. M. R., nu mai corespund nevoilor. Nu mai posedă viteza, siguranţa, confortul, calităţi necesare timpului de azi.

Această situaţie tristă nu e cunoscută de eri, de alaltăeri, ci de mult. Dar parcă nici odată nu a apărut mai evidentă pentru ofi-

---

în Galaţi, şi, în sfârşit în luna Mai 1935 ia fiinţă şi se afiliază Uniunii sindicatul mecanicilor, fochiştilor şi marinarilor din portul Sulina.

Noua renaştere a ideiei sindicale printre salariaţii din marina comercială a surprins nu numai restul salariaţilor din comerţ şi industrie, dar însăşi opinia publică.

Astfel, ieşi fatal la iveală o situaţiune nouă pentru marele public. De unde în genere se credea că marinarul, cu uniforma-i pitorească, avea o situaţiune de invidiat — prin numeroasele proteste, memorii, declaraţii prin presă şi adunări profesionale se văzu că aceşti harnici oameni, în a căror mână stă viaţa a mii şi mii de călători şi în a căror răspundere sunt lăsate averi particulare şi de Stat de sute de milioane, au în realitate o situaţiune dintre cele mai triste.

Congresul pe care Uniunea muncitorilor din porturi şi transporturi l-a ţinut în zilele de 14—17 Septembrie a. c. la T.-Severin, a pus însfârşit, pe tapet, în planul ei, problema organizării marinarilor şi toate problemele existenţei lor amarnice. Congresul a desbătut îndelung, cu seriozitate situaţia, şi a fixat programul de revendicări marinăreşti în următoarele puncte :

a) Reglementarea orelor de muncă la bordul vaselor;
b) Protecţia marinarilor în cazuri de boală ;
c) Ameliorarea condiţiunilor de şedere în porturi a marinarilor ;

Alături de Confederaţia Generală a Muncii, cu sprijinul tuturor sindicatelor de marinari comerciali, Uniunea urmăreşte reglementarea şi legiferarea în marina comercială, atât maritimă cât şi fluvială a :

a) Repauzului săptămânal ;
b) Concediilor de odihnă cu plată ;
c) Repartizarea prin rotaţie a marinarilor la muncile marinăreşti din porturi ;
d) Incheierea unui contract colectiv pe întreaga ţară, care să stabilească uniform condiţiunile de muncă şi salarizare ;
e) Creiarea unei comisiuni paritare care să califice pe marinari, să supravegheze plasarea marinarilor şi să judece diferendele dintre aceştia şi armatori.

*

Inceputul sănătos este făcut. Drumul e deschis. Marinarii nădăjduesc o viaţă mai bună.

LAZĂR MĂGLAŞU

cialitate şi nu a dat naştere la mai multă cheltueală de cerneală de tipar şi de călimară ca în aceste câteva săptămâni.

O campanie de presă documentată şi bine susţinută s'a pus în acest timp în serviciul cauzei intereselor marinăreşti.

Nu e rostul nostru să ne introducem în polemicele ivite pe această temă, să stabilim cine e de vină că am ajuns în această situaţie tristă ca din 3200 de pasageri să nu putem lua decât 250! Constatăm numai şi trâmbiţăm că suntem ameninţaţi să pierdem totalmente pieţele din Orient pe care cu atâta trudă le-am câştigat în trecut. Navele, ca şi oamenii, îmbătrânesc şi mor, fără să poată naşte între timp. Familia aceasta — flota comercială — nu se menţine, nu sporeşte şi nu înfloreşte decât prin adoptări.

Ori noi, nu am mai făcut de mult această operaţie.

S. M. R. intenţionează a cumpăra 3 nave aparţinând Soc. de Căi ferate Canadiene, extrem de luxoase, de tonaj aproximativ similar celor existente şi care au o viteză de 22—23 noduri.

S'a iscat bine înţeles discuţiuni, dece să cumpărăm vasele aceste care sunt deja vechi şi să nu cumpărăm unele noi. Obiecţiunea este în parte justă. Desigur, dacă dispui de bani dece să nu îţi construeşti aşa cum crezi că ar fi mai bine pentru scopurile ce ai, decât să iei ceva care chiar dacă e mai eftin şi încă bun, reclamă totuşi oarecari amenajări în vederea scopurilor specificate? Dar se pune întrebarea: Mai putem aştepta încă doi ani cât cere construcţia unui nou vas, fără riscul de a nu pierde orice linie, orice debuşeu? Mai mult ca sigur că nu. Năvala pavilionului străin ne va lua totul. Iată dece, am fi înclinaţi a crede că intenţia S. M. R-ului e bună. Sunt vase rapide, sunt vase luxoase, ambele calităţi cerute şi preferate de călători. Intre timp, să nu se creadă că am rezolvat problema, ci să comandăm în străinătate încă două nave noi, bine studiate în vederea scopurilor noastre. Dece să condamnăm definitiv intenţia P.C.A., înainte de a aştepta rezultatele ce le vor aduce dela faţa locului comisiunea ce trebue să se întoarcă în curând.

Concomitent acestei campanii, s'a lansat svonul că vaporul *Albalulia* al S. M. R., a fost închiriat de către o societate de navigaţie străină, pe timp de 3 ani ca să facă cursa între *Marsilia* şi *Coasta Algeriei*. Svonul a produs cu drept cuvânt, mirare şi confuzie. Te plângi că nu ai vapoare destule, şi ceiace ai închiriezi la alţii. Desminţirea însă a sosit la timp ca să împrăştie această ştire necontrolată, — încercarea a societăţilor străine de compromitere şi mai mult a intereselor S. M.R- ului, sau nu ştim cum să o mai numim.

In timp ce părerile dacă ne trebue sau nu nave, cum să fie, de unde să fie, etc., şi-au croit drum, pulsul vieţii porturilor a fost în general foarte variabil. In porturile Dunărene la începutul lui Octombrie s'a remarcat o activitate înviorătoare, provocată de mărfurile în tranzit din *Siria, Palestina* şi *Egipt* spre ţările Europei Centrale. Ferărie din St.-Unite, cereale din Argentina, fosfat din Maroc, cărbuni din Turcia, U. R. S. S. şi Cardif, porumb din La Plata, lămâi, stafide, nuci, smochine s'au descărcat în acest timp în porturile Dunărene, din vasele maritime, luând calea Dunărei spre Ungaria, Austria, Cehoslovacia şi Germania cu toate apele pe care toamna aceasta uscată le seacă în fiecare zi.

In schimb, exportul porturilor Dunărene e mai slab.

Evenimentele în curs au creat o atmosferă de nesiguranţă, ce fac pe vânzători să fie prevăzători şi să pretindă achitarea în lei imediat după încărcare. In afară de aceasta, nici cererile din străinătate nu sunt prea multe.

Ne arătam satisfacţia în cronica trecută pentru creşterea exportului nostru de produse petrolifere prin Constanţa. Cifrele lunei Septembrie, au fost depăşite de cele ale lunei August. Recordul îl ţine şi de data aceasta tot Italia cu circa 18.400 vagoane, şi Germania cu circa 7.800 vagoane, faţă de cele circa 5.400 vagoane spre Anglia şi circa 3.500 spre Franţa. Explicaţia e uşoară. Evenimentele politice au determinat aceste state să-şi facă rezerve din timp. Pe cât de mari au fost cifrele acestui export în luna Septembrie, pe atât de îngrijorător s'a arătat acest export odată cu declanşarea războiului italo-abisinian.

Dela 6 Octombrie, timp de 4 zile, nu a mai intrat în Constanţa nici un tanc. Obişnuiţi cu rada portului plină de vase în aşteptarea încărcărei, bineînţeles că faptul a alarmat. Inceperea ostilităţilor în Africa au ocupat tancurile atât sub pavilion italian cât şi sub alte pavilioane din şi spre Africa şi Italia. Eportatorii noştri au scrutat câteva zile orizontul îngrijaţi că nu au vapoare cu care să facă faţă angajamentelor de export, contractate. Dacă în loc de numai 3 tancuri sub pavilion român, ale Soc. Steaua Română, ar mai fi avut măcar câte unul şi celelalte atâtea societăţi petrolifere din ţara noastră, şi măcar 3—4 şi S.M.R., ce afaceri nu s'ar fi făcut! Cât aur am scăpat ocazia să aducem în ţară!

Natural că stocurile depozitate în Italia, Germania, etc., se vor epuiza curând şi deducţia normală ce ar trebui să tragem e că tancurile vor aglomera din nou portul pentru încărcare. Dar se poate şti situaţia ce ne-o va creia decretarea sancţiunilor economice asupra Italiei, de către *Liga Naţiunilor?*

Italia a ameninţat că pieţele ce-o refuză azi o va pierde de clientă pentru totdeauna. Fără să ne intimideze ameninţările, traducerile în fapt a lor, pentru viitor, ne-ar aduce grave prejudicii.

Din statisticele Ministerului de Industrie, reese că în ultimii doi ani Italia a importat dela noi, 612.000 tone produse petrolifere (1933) şi 733.000 (1934) faţă de 514.000 tone şi respectiv 403.000 tone, importante din U. R. S. S. Majoritatea soldului excedentar, de un miliard două sute milioane lei al balanţei comerciale cu Italia în intervalul dela 1 Ian. până la 10 Sept., e provenit din exportul produselor petrolifere.

Aplicarea sancţiunilor nu numai că ne-ar lipsi de 70% din exportul total al produselor petrolifere şi care e cota exportului în Italia, dar ar provoca o scădere foarte mare a preţurilor produselor noastre care cotau la un preţ destul de bun şi oarecum independent de preţul mondial, tocmai din cauza nevoilor ce avea Italia în special şi apoi Germania, de petrolul nostru.

Dar nu numai exportul produselor petrolifere ne este ameninţat, ci şi exportul de vite şi a cherestelei, cu care vapoarele lucrau mult, şi care câştigase un bun debuşeu în Italia.

Exportul în Egipt cu începere din Oct. a stagnat deasemenea. Nu s'a mai încărcat şi nici nu se mai încarcă în porturi decât foarte puţină cherestea şi produse petrolifere pentru această ţară. Vă amintiţi că în cronica trecută, înregistram că acordul comercial cu Egiptul fusese prelungit, astfel că tarifele vamale rămăsese aceleaş. Aranjamentul nou ce trebuia încheiat la 1 Oct. s'a amânat pentru 15 Noembrie, dar până atunci Egiptul a ridicat taxele. Ocazie bună pentru lemnăria Rusiei, Jugoslaviei, Finlandei şi Suediei să o înlocuiască definitiv pe a noastră.

Paralel cu aceste importante probleme, a înoirei parcului de nave ale S. M. R., şi a exportului nostru, a revenit de actualitate şi o altă chestiune, tot de foarte mare importanţă, şi care durează de câţiva ani: Construirea unui bazin de radub la Constanţa. La finele lui Septembrie, d-nii Ing. Mihalopol, subdirectorul P.C A. şi Banciu, directorul Casei de Depuneri, au făcut o vizită la Constanţa în acest scop. Se pare deci că această chestiune a intrat pe drumul bun al realizărei.

Nu mai insistăm asupra necesităţii acestei lucrări, deoarece cititorii dacă vor citi, tot în acest număr, articolul privitor la această chestiune, se vor convinge cât e de necesar acest bazin. Lucrarea se pare că va fi finanţată de către Cassa de Depuneri care ar avansa cele circa 150 milioane cât ar costa construcţia.

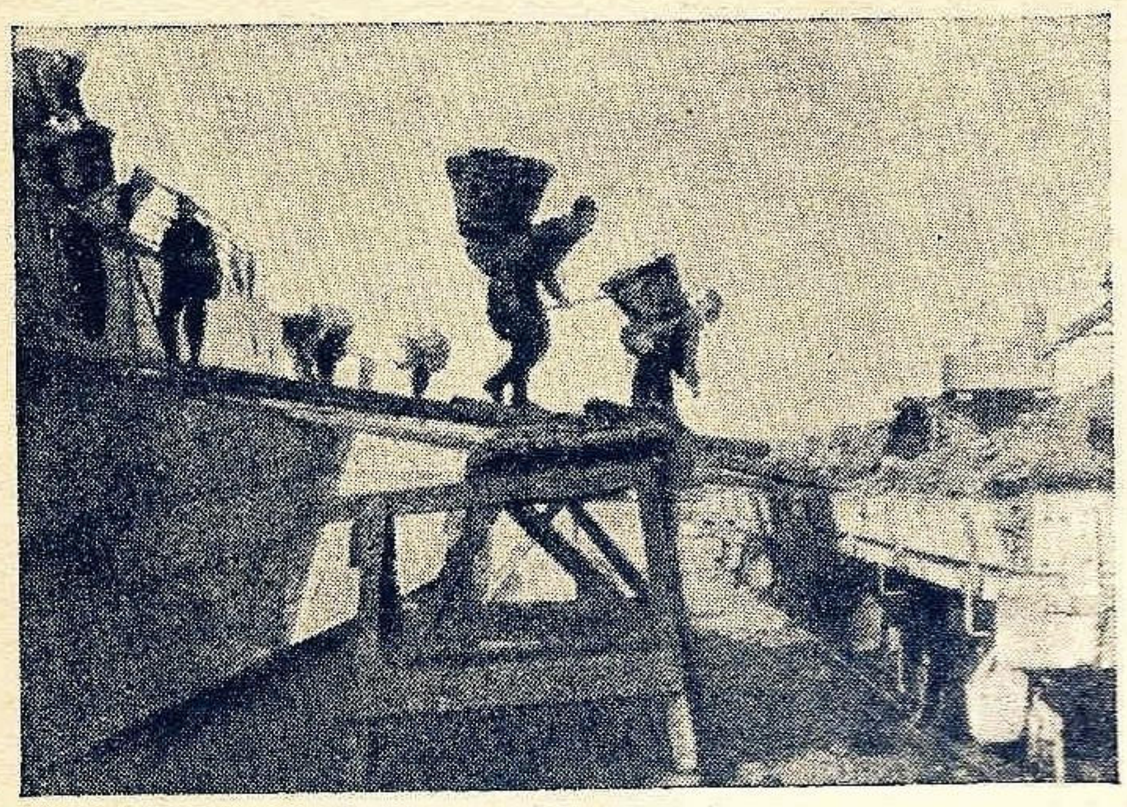
Trecând la chestiunile privitoare asupra muncii în porturi şi la bord, ,arătam în numărul trecut că în zilele de 15, 16, 17 Sept. trebuia să aibă loc Congresul uniunei muncitorilor din porturi.

Congresul a avut loc la T. Severin sub preşedinţia d-lui S. Mihalcea.

S'au perindat un număr important de oratori care au arătat situaţia muncitorilor din porturi, cauzele şomajului, hotărându-se să se intervină pentru modificarea art. 8 din reglementarea muncii în porturi, şi a legiferărei somajului.

S'a mai discutat apoi chestiunea condiţiilor de muncă şi salarizare în marina comercială, a asigurărilor sociale, etc.

Congresiştii şi-a expus situaţia reală a vieţii lor fără a se rătăci pe cărările primejdioase ale doctrinelor comuniste.



Istovitoarea muncă în porturi.

Situaţia mizeră de astăzi a muncitorilor din porturi este o consecinţă a industrializărei muncei şi a relei organizări a exploatărei capitaliste. Silozurile din porturi, instalaţiunile technice de încărcare şi descărcare, au început să concureze muncitorul din port şi să-l împingă la şomajul de azi.

Acum câţiva ani, exportul din Brăila folosea de ex. 5000 de hamali, pe când azi abia 800, iar din 350 de hamali pe care îi cerea altădată manipularea în silozuri a 150 vagoane, nu se mai cer azi decât 10.

Bineînţeles că armatorul de azi preferă porturile care îi ţine vasul cât mai puţin, care îl încarcă cât mai curând, şi aceasta nu se realizează decât prin instalaţiuni technice. Dar utilizarea lor nu trebue să fie exclusivă, ci raţionalizată ; utilizarea exclusivă a instalaţiunilor technice, utilizarea căilor ferate pentru transporturi pe distanţe mari precum şi taxele prea mari de intrare în Dunăre puse de C. E. D., sunt cauzele care, după congresişti — duc la somaj.

In ceiace priveşte condiţiunile de muncă şi salarizare a marinarilor noştri, le ştim cu toţii cât sunt de rele. Avem astăzi circa 5000 marinari pe aproape 1540 nave de toate tipurile, prost plătiţi şi munciţi mai mult ca orice categorie de muncitori şi cărora li se oferă prea puţine mijloace de asistenţă socială.

Cererile lor, pe care le veţi găsi expuse mai detailat tot în acest număr, sperăm că vor găsi înţelegerea cuvenită şi cu un ceas mai de vreme li se va uşura viaţa.

Dealtfel, în afară de acest congres o nouă ocazie fericită a mai favorizat marinarii civili să-şi spună durerile. A fost aceia a Conferinţei administrative a miniştrilor, ţinută la Constanţa.

O delegaţie formată din preşedintele şi vice-preşedintele sindicatului „Marea" au înmânat un memoriu. Memoriu cuprinde câteva deziderate asupra înfiinţărei unui birou de plasare al marinarilor, reglementărei şi respectărei orelor de muncă la bord, fixărei unui salar fix, reglementărei îmbarcărilor şi debarcărilor, asistenţei, ajutorărei şi pensionărei marinarilor şi reglementărei vardiilor şi lucrărilor marinăreşti pentru curmarea şomajului.

Primul dregător al ţărei a însărcinat pe d-l Secretar general al Ministerului de Comunicaţii să-l studieze. Nu e primul memoriu care îl înaintează marinarii, dar am dori să fie ultimul. Aceşti oameni bătuţi de vânturi, ploae şi furtună, la orice ceas al zilei şi al nopţei gata pentru orice sacrificiu, care le istoveşte puterile înainte de vreme, au dreptul la o mai mare înţelegere.

Abia s'a terminat congresul, marinarii nu au ajuns bine la vapoarele lor şi nu au început încă să piardă nădejdea că doleanţele lor vor găsi înţelegerea şi rezolvarea favorabilă, că o parte din ei au intrat la 1 Oct. atât la Galaţi cât şi la Constanţa în frigurile examenelor de brevete.

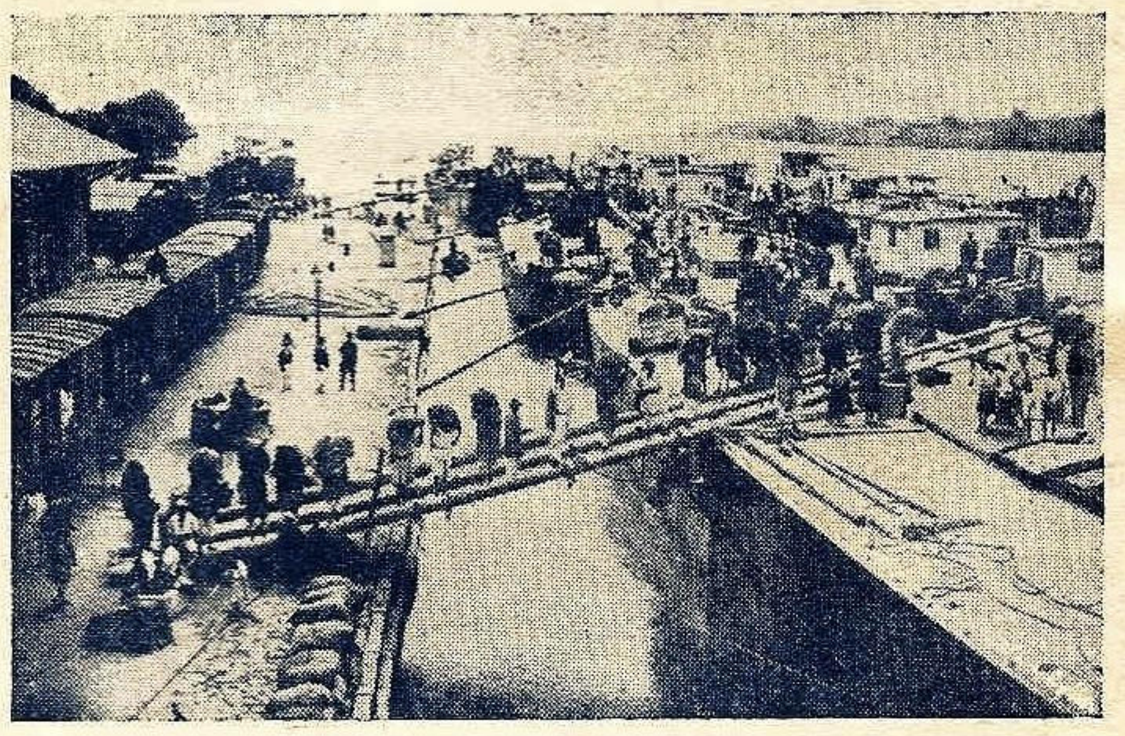
O altă clasă prea puţin proteguită este aceia a pescarilor. A început sezonul pescuitului, şi s'a observat că o scădere a lui este cauzată de lipsa pescarilor. Condiţiunile naturale mai vitrege ca în alte mări, dar mai ales greutăţile din punct de vedere fiscal, determină pescarii români de mare, să emigreze. Astfel, în acest interval de timp au plecat un număr destul de important de pescari români spre Turcia, unde li se acordă o serie de avantajii.

Pe lângă faptul că această meserie este atât de puţin răspândită, nu se bucură de nici un avantaj prin care ar putea să se ridice.

S'ar impune o mai multă grijă care să se traducă prin înfiinţarea de noi şcoli de pescărie raţională, procurarea de unelte şi achitarea lor în rate, de încurajarea de către stat a şcolilor particulare de pescărie, cum e cea dela Giurgiu, etc.

Toate aceste necazuri vor dispare poate, odată cu aducerea la Constanţa la 4 Oct. a icoanei Sfintei Maria, dela Durău, şi pe care marinarii au luat-o ca ocrotitoarea lor. Poate că grija Sfintei Fecioare a ferit tancul român *Barbu Ştirbey* ca avaria ce a suferit-o la 11 Oct. la Neapole, să nu aibă consecinţe prea grave de pe urma abordajului ce a avut la intrarea în port cu o mahoană.

E posibil ca şi personalul C. E. D. să facă acelaş lucru, pentrucă e foarte ameninţat de reducerea salariilor. Sesiunea de toamnă a aceste comisiuni s'a deschis la 11 Oct. la Galaţi sub preşedenţia delegatului Franţei, şi au fost apoi continuate la Sulina. Chestiunea arzătoare pe care au discutat-o şi o mai discută încă chiar în momentul închiderei revistei noastre, este aceea a bugetului. Bugetul anului trecut s'a soldat cu un dificit de un milion jumătate franci aur, iar anul acesta până acum, cu o jumătate milion franci aur. Bineînţeles că situaţia aceasta precară a bugetului pune în grea încurcătură delegaţii Comisiunei care nu ştiu unde, care şi cum să găsească soluţia salvatoare. In totdeauna, în asamenea cazuri prima măsură ce se ia e aceea de reduceri la material şi personal.

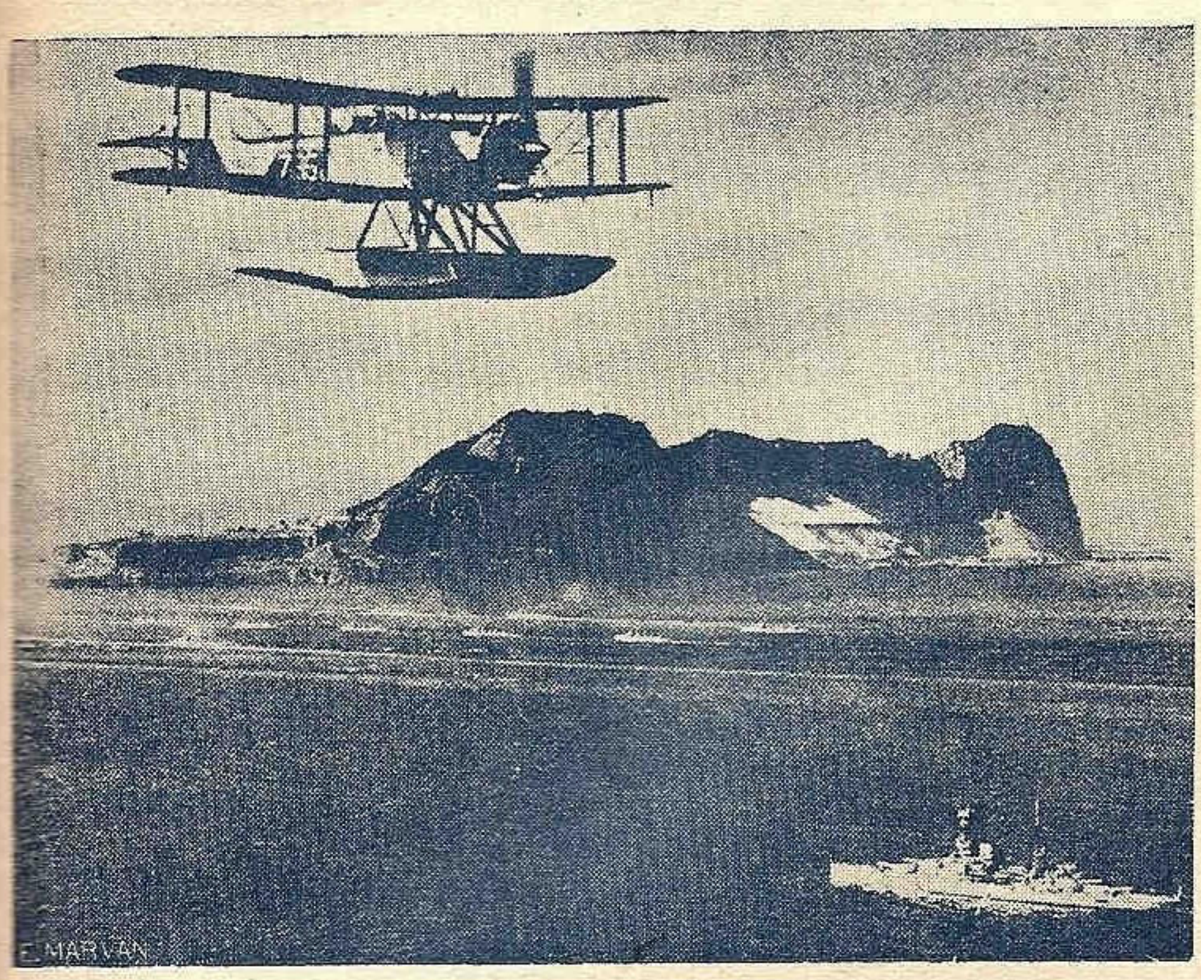


Se încarcă un şlep...

Delegaţii au mai avut să constate lucrările ce s'au executat din Aprilie până acuma şi vor avea să discute până la închiderea sesiunei, situaţia dela guri. Vom căuta ca în cronica numărulu viitor, să facem o dare de seamă mai amplă a celor discutate.

Ca manifestaţiuni sportive aquatice, în acest interval de timp, n'am avut de înregistrat nici una. Timpul rece şi marea care a devenit capricioasă, au alungat pe ultimii îndrăgostiţi ai plajelor noastre.

Sporturile de apă şi-au închis sezonul, lăsând loc numai proectelor de viitor. Astfel, avem de înregistrat hotărârea luată de edilii Eforiei de a construi un port de refugiu la mare, şi se pare că d-l



Pregătiri la Gibraltar.

Ing. Cotovu din Constanţa a şi fost însărcinat cu studiul şi întocmrea proectului, care ar cuprinde un ante port de 28.3 ha. şi 3.50 m. adâncime obţinută şi întreţinută prin dragaje, un canal de legătură de 25 m. lăţime, 165 m. lungime şi 3 adâncime, şi un bazin de adăpostire de 300 m. lungime pe 150 m. lăţime şi cu 3 m. adâncime care s'ar lega de ante port prin canalul de legătură. In jurul bazinului se vor amenaja cale, instalaţiuni de ridicarea ambarcaţiunilor sportive şi pescăreşti, magazii, etc. Lucrarea se spune că ar fi evaluată la 26 milioane şi ar fi executată de serviciul portului Constanţa.

Ne dăm uşor seamă ce avânt va da atât yachtingului cât poate şi pescuitului realizarea acestui port care va permite refugiul în caz de mare rea şi păstrarea în bune condiţiuni a ambarcaţiunilor sportive şi pescăreşti. Era de altfel şi timpul, pentrucă dela Mangalia până la Constanţa nu există nici un punct adăpostit care ar fi putut fi utilizat de micile ambarcaţiuni.

Tot în numărul trecut, arătam că toate staţiunile maritime s'au constituit într'o asociaţie. In ziua de 11 Oct. s'a ţinut la Constanţa o conferinţă a reprezentanţilor tuturor staţiunilor de pe litoral, sub preşidenţia d-lui Sergiu Dimitriu, şi în care s'a discutat statutul acestei asociaţiuni. Prin acest statut se caută a se scoate atribuţiile primarului de sub influenţele politice, numind un primar prin Decret Regal pe termen de 5 ani ajutat de o delegaţie permanentă formată din 3 membrii.

Chestiunea mai importantă a programului de lucru desbătut, e aceea a înfiinţărei unor curse de vapoare care să circule şi să lege staţiunile de coastă. Poate că ceeace nu s'a isbutit să se facă prin eforturi separate, să se isbutească acum prin efortul comun al acestor staţiuni.

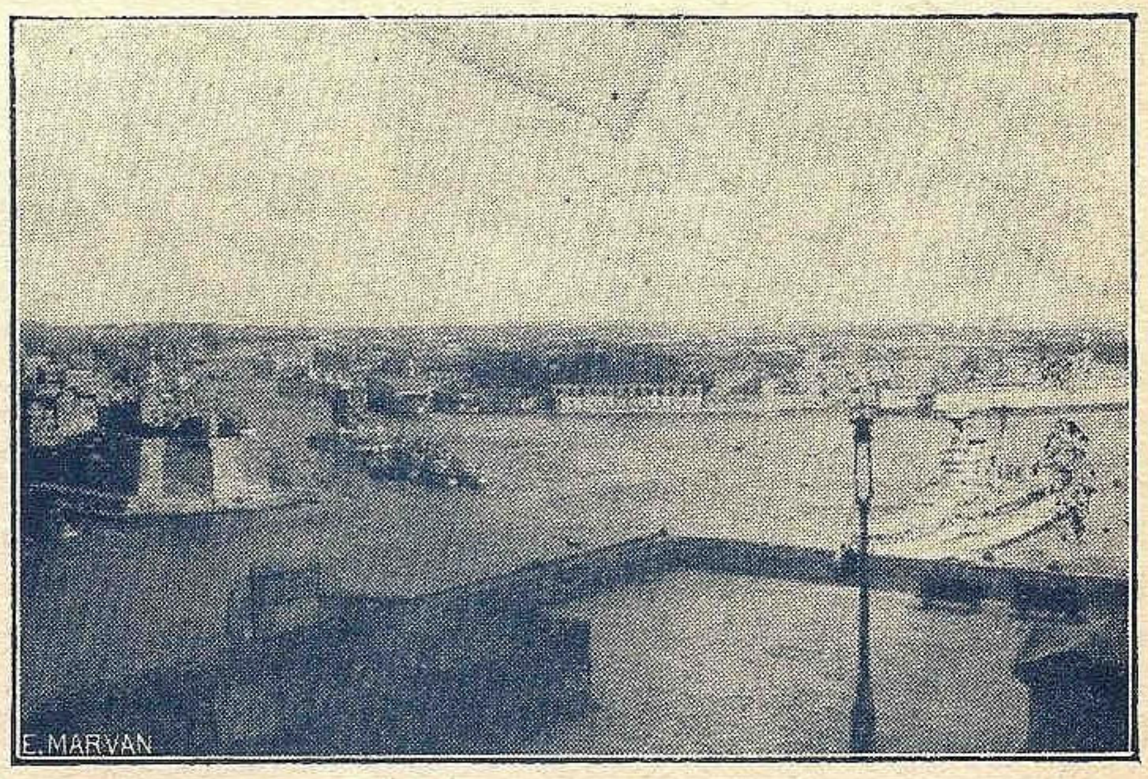
O perspectivă frumoasă de viitor pentru desvoltarea sporturilor nautice, ne-a fost dat să o constatăm în ziua de 19 Sept., când la Bucureşti s'a inaugurat lucrările dela lacul Buftea. Se ştie că la Nord-Est de Bucureşti, pe valea pârâului Colentina, pe o lungime de circa 80 km. sunt înşirate o serie de lacuri: Ghimpaţi, Ciocăneşti, Buftea, Mogoşoaia, Băneasa, Herăstrău, Floreasca, Tei, Fundeni, etc. străbătute toate de pârâul Colentina. Din cauza regimului secetos al acestui pârâu, apa lacurilor nu se împrospăta, astfel că apa stagnantă, favoriza desvoltarea atâtor plante aquatice şi deci a paludismului. Deşi Municipiul Bucureşti, însărcinând Uzinele Comunale Bucureşti cu asanarea lor nu s'a gândit poate decât la pericolul ce-l prezintă aceste lacuri pentru populaţiile din jur, totuşi lucrările vor servi mult şi cauza sporturilor aquatice. Printr'o serie de lucrări, care au fost începute în 1933 şi numai în parte terminate acum, se caută a se alimenta apa lacurilor cu apă din Ialomiţa, printr'un canal, şi regulând comunicaţia dintre lacuri prin sisteme de baraje. Deocamdată numai lacul Buftea este asanat, urmând ca în curând să fie asanate Băneasa şi Floreasca. Apropierea lor de Capitală va face aceste lacuri mai accesibile decât Snagovul şi va favoriza mult sporturile de apă.

Trecând în revistă activitatea marinei noastre de război, după sosirea navei baze în ziua de 20 Sept. din voiajul de instrucţie făcut cu elevii Şcoalei Navale şi ofiţerii elevi ai Şcoalei Speciale, am avut de înregistrat manevrele combinate începute la 22 Sept., şi care au ţinut câteva zile, ale navelor de război cu trupele de uscat ale Diviziei IX-a din Constanţa şi care au avut rostul să verifice antrenamentul navelor de luptă şi posibilităţile de cooperare cu armata de uscat şi hidroaviaţia.

Trebue să menţionăm cu această ocazie şi raidul Constanţa - Istambul - Athena - Constanţa, al celor 3 hidroavioane. Decolate în ziua de 28 Sept., după 24 ore de şedere la Istambul pentru alimentare şi revederea materialului, au amerizat la Phalero la mijlocul zilei de 30 Sept. După 3 zile de şedere în capitala Greciei, au decolat din nou la 2 Oct. acoperind cei 1200 km. până la Constanţa în 8 ore de sbor, cu o oprire de 3 ore numai la Istambul.

Manevrele forţelor noastre la mare abia s'au isprăvit, că nava baza „Constanţa" a părăsit iarăşi Constanţa, în ziua de 5 Octombrie, cu destinaţia Fiume, urmând a lua parte la probele de recepţionarea submarinului „Delfinul" şi ducând echipajul cu care această navă fa face voiajul spre ţară. Găsim nimerită ocaziunea aceasta, de a ne arăta mâhnirea pentru unele acuzaţiuni nedrepte ce au fost aduse de presa străină cu ocazia recepţionări acestui submarin.

La 25 Sept. ziarul francez „Petit bleu", publică un articol cu



Vedere din Malta.

titlul „Dacă românii nu ne-ar mai iubi !...", prin care se spune că în timp ce ne văicărim că nu avem cu ce plăti cuponul datoriei publice către Franţa, comandăm submarine, şi încă în Italia, nu în Franţa, procedeu neamical, nedrept şi inobil.

Nu s'a găsit însă ziarul românesc să pună la punct lucrurile pentrucă chiar în ţara noastră există confuzie în privinţa situaţiei a-

cestui submarin. Găsim nimerită ocaziunea de a lămuri lucrurile acum.

Acest submarin a fost comandat în 1927, nu acum, odată cu distrugătoarele „Regele Ferdinand", „Regina Maria" şi nava bază „Constanţa", la şantierele Quarnaro din Fiume, din împrumutul pe care guvernul Averescu l-a făcut în Italia şi care era condiţionat de această comandă.

Toate vasele citate mai sus au fost recepţionate afară de submarinul „Delfinul", care nefiind livrat la timpul hotărât, s'a reziliat contractul.

Statul nostru a fost în proces cu şantierul şi a câştigat cauza în faţa instanţelor româneşti.

Intrucât era aproape în întregime plătit, şantierul a reluat tratativele pentru recepţionarea sa, în care scop a plecat în August o comisiune a marinei noastre. Probele de recepţie se desfăşoară în bune condiţiuni şi se speră că spre finele lui Noembrie va intra definitiv în posesia marinei noastre şi adus la Constanţa, sporind forţele noastre la mare cu un tip de navă de care simţim atât de mare nevoe.

Să trecem acum în revistă evenimentele marinăreşti cele mai importante, din străinătate.

In timp de hidroavionul No. VII al forţelor aeriene dela Constanţa, a capotat la gura canalului Patapof prinzând sub el, rănind 4 ofiţeri şi omorând pe telegrafistul Muha, în M. Nordului, tot un accident de acest fel era să lipsească flota engleză din apele metropolei de şeful său — Amiralul R. Backhouse care era pe bordul unui hidroavion.

Intre timp, Germania şi-a serbat la 27 Sept. cu mare fast intrarea în serviciu a primei escadrile de submarine pe care a construit-o după război, călcând clauzele tratatului dela Versailles.

Botezată „Weddingen" în memoria fostului Comandant al submarinului U9 care a cufundat în câteva minute 3 crucişetoare engleze în Marea Nordului, cuprinde 6 submarine de un tonaj mult inferior submarinelor străine.

Odată cu intrarea lor în serviciu a început să prindă svonurile asupra invenţiei germane care permite întrebuinţarea motorului unic la submarine. Neintrând prin aceste rânduri în detalii pentrucă cititorul care-l interesează va găsi aceste detalii tot în numărul acesta, trebue însă să admirăm aportul ştiinţific adus de Germania în acest domeniu.

De conferinţe navale, în vederea noilor aranjamente care ar fi trebuit să înlocuiască pe cele ale regretatului înainte de vreme tratat Washington nu mai a avut nimeni curajul să pomenească decât Italia, care, pe la finele lui Septembrie a comunicat guvernului englez, prin ambasadorul său la Londra, că Italia, este gata a lua parte atât la orice conferinţă navală ce ar urma să se ţină anul acesta, cât şi la orice alte negocieri antemergătoare.

Vă închipuiţi ce şanse, şi sub ce auspicii s'ar vorbi de dezarmare navală, când şantierele germane ca să atingă cele 421.000 tone pe care le-a smuls prin acordul naval anglo-german, lucrează febril la crucişetoarele de luptă de 22.000—25.000 tone, crucişetoarele, distrugătoarele şi navele port-avioane ce le are pe cală, când aceeaş febrilitate domneşte şi în Italia, în Franţa, St. Unite. In timp ce la începutul lunei lui Octombrie, s'a lansat în Franţa în cele mai bune condiţiuni nava de linie „Dunkergue" şi se află că St. Unite a votat cugetul marinei de 458.685.000 dolari adică cu 174 milioane dolari mai mult ca precedentul, cine se mai poate gândi serios la dezarmare ?

Dar nu numai atât. Evenimentele din Mediterana sunt cea mai bună dovadă că pentru mult timp nu poate fi vorba de dezarmare navală. Războiul în Mediterana depinde astăzi de un vapor înecat, sau poate chiar de un fapt şi mai mărunt, de o singură lovitură trasă de un distrugător englez asupra unui cargo italian sau de un submarin italian asupra unui cargo englez.

Incepând din Septembrie, Anglia şi-a concentrat în Mediterana, până acum, majoritatea forţelor de care dispunea atât în aceasta cât şi în celelalte mări şi oceane, pretextând ba o vizită la Corfu în ziua de 25 Septembrie, ba manevre navale obişnuite la Alexandria, astfel că la 3 Octombrie când războiul de fapt dintre Italia şi Abisinia a isbucnit, Gibraltarul adăpostea monştrii de oţel ai Angliei, în cap cu Hood.

S'a mai vorbit apoi în acest timp de blocarea M. Roşii, a coastelor coloniilor italiene, la care Italia a răspuns cu ameninţarea că în acest caz Marea Roşie va fi infestată de mine, s'a vorbit de închiderea canalului de Suez, de utilizarea porturilor franceze de către vasele engleze, de o sprijinire a flotei engleze de către flota franceză, s'a declarat la 11 Oct. în parlamentul turcesc necesitatea apărărei strâmtorilor Dardanele, etc. Ceace se va întâmpla vom vedea.

Ceeace e sigur deocamdată, ceeace s'a constatat până acum, e că politica externă a Angliei e astăzi dictată de către Amiralitatea britanică, care vrea cu orice preţ să păstreze Angliei legătura pe mare cu Indiile.

Răsboiul, cum am spus nu depinde astăzi decât de un vapor cufundat sau de o lovitură de tun trasă de pe o navă de luptă.

Mirth.

Personificarea navei în literatură

Contrar de ceia ce se înâtmplă în alte cariere, marinarul este legat de soarta vasului pe care se află, fiind urmăriţi amândoi de aceleaşi riscuri.

Un mecanic pe o locomotivă, un pilot de avion, un inginer într'o uzină, un lucrător oarecare, fără îndoială, îşi au riscurile meseriei lor; dar, odată lucrul terminat, fiecare din ei se întorc la casa lor, fiind feriţi de orice risc profesional. Situaţia se schimbă pentru marinar, fie că face de serviciu, fie că se odihneşte, fiind la bordul navei, riscurile ei sunt şi ale lui. El nu poate să evadeze de pe ea. Pândindu-i pe amândoi aceiaşi primejdie, îi face să se apropie unul de altul. Nimic nu înfrăţeşte mai mult ca suferinţa şi primejdia comună.

„In ochii marinarului, nava nu este numai un mijloc de transport, o locuinţă flotantă, ci este o vieţuitoare, aproape umană, însufleţită de mai multe sute de inteligenţe grupate, ea trăeşte viaţa mai multor sute de vieţi. Aceasta savantă înjghebare de lemn, fier, pânze şi frânghii, are parcă un suflet. Nava trăeşte, spintecă valul, geme şi urlă în suflarea turburată a vântului din larg. Vorbeşte celui care ştie să o înţeleagă, sufere şi moare de bătrâneţe, dacă n'o înghite marea".

Cuvintele de mai sus, se referă la Bricul Mricea, şi au fost scrise de Jean Bart. (O corabie românească, pag. 5).

Reţin fraza : „este o vieţuitoare, aproape umană".

Oare nu par navele că sunt şi ele datate cu acea scântee divină care e viaţa ?

Natura atât de particulară a unei nave, felul cum se

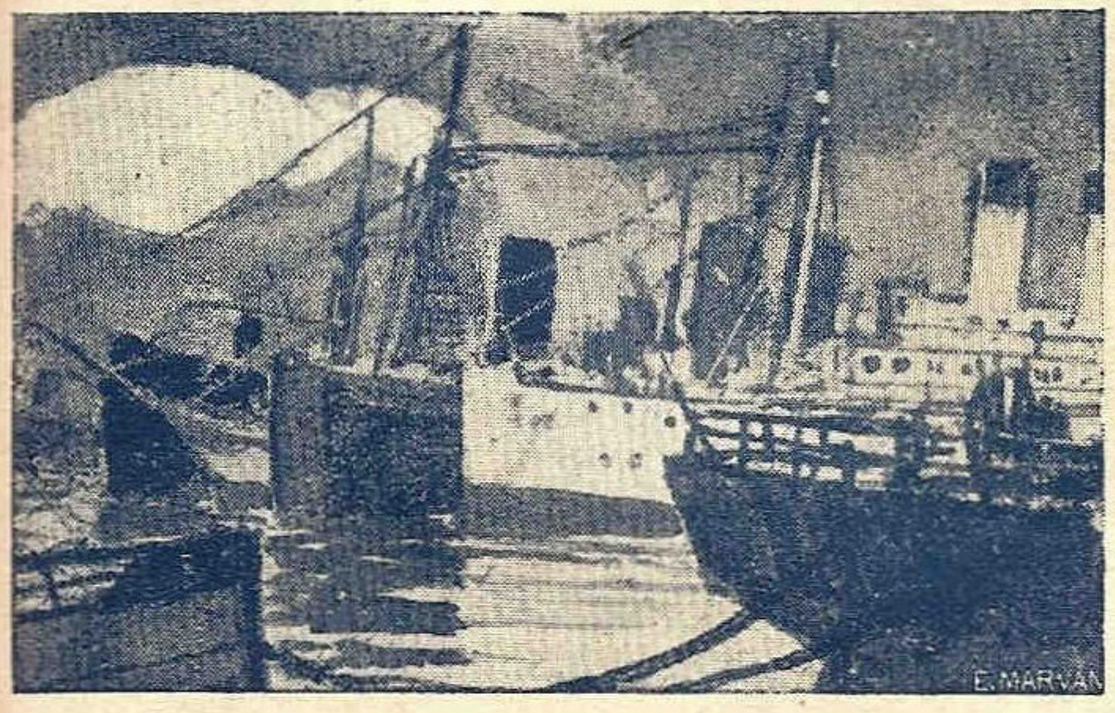
comportă pe mare, alura pe care i-o impune lupta contra furtunei, într'un cuvânt, calitățile sale nautice, dau fiecărui vas o individualitate care a surprins pe marinari. Astfel, ajung ca să considere vasul ca o ființă aproape însuflețită, având nu numai particularități fizice, de construcție, dar chiar ca având temperament, cu calități și defecte. După cum sunt oameni, de diferite temperamente, tot așa și navelor li se poate aplica, ca să zicem așa, o psihologie mecanică, și vom avea și printre ele : apatice, nervoase, sangvinare, etc...

Nu sunt unele vioae și sprintene ? Altele nu-s lenețe ? Unele fac gesturi languroase de dansatoare orientală. Nu-s unele ca un pur sânge arab, pe care abia îl ții în frâu ? In limba engleză, tot ceiace este neînsuflețit, toate locurile, sunt de genul neutru. Singurele cuvinte care scapă acestei regule, sunt diferitele numiri ale vaselor.

La națiunile maritime, ecoul unei asemenea concepțiuni se poate observa în literatura cultă și în folclor.

Corabia, pe care a plecat Iason cu iluștrii săi tovarăși, în căutarea lânii de aur, era o ,,corabie cu voce omenească".

Personificarea care în alte domenii e mai ușoară; aici este mai grea, și este necesar pentru autor să posede o profundă cunoaștere a tot ceia ce este în legătură cu ma-



In așteptarea plecării spre alte tărâmuri...

rea. Domeniul este dificil de abordat și riști să cazi în mediocritate și ridicol. Nu cunosc multe încercări, dar cunosc două realizări, a doi mari scriitori : Ioseph Conrad și R. Kipling.

Am găsit la scriitorul polonez Conrad, o nuvelă care va exemplica cele afirmate mai sus. Inainte de a deveni unul din cei mai celebri scriitori de limbă engleză, Conrad, de origină slavă, a fost mult timp marinar și căpitan de lungă cursă. Unul din cele mai bune romane ale lui, Taifun, a fost tradus și în românește și publicat în Biblioteca Dimineața.

Nuvela lui Conrad, pe care o dau în rezumat, este intitulată ,,Bruta" și este istoria unui vas cu pânze, numit ,,Familia Apse", care avea o deosebită voluptate de a omorî, era un soi de criminal înăscut. Acest velier cu temperament coleric, cu înclinațiuni spre crimă și vandalism, este o înspământătoare brută.

Construcția acestui vas s'a făcut într'un spirit de orgoliu; s'au ales cele mai bune materiale și s'a lucrat cu cea mai mare grijă. Se modifica colo, se întărea dincolo, se înlocuia tot ceiace părea mai slab, prin ceva mai solid. Constructorii sfârșiseră prin a se lăsa furați de acest joc, și făceau în văzul tuturor, fără ca nimeni să-și dea seama, vasul cel mai grosolan și cel mai greoi care s'a văzut vreodată. O adevărată figură lombroziană, deși teoria nu mai e la modă.

A fost înregistrat pentru 2000 tone și ceva, în nici un caz nu mai puțin de două mii. Măsurându-l se găsi 1999 și o fracție. Consternarea fu generală. Din această cauză domnul Apse, senior, căzu la pat și muri. La drept vorbind, bătrânul gentleman, avea 96 ani, așa că moartea sa nu putea surprinde prea mult. Insă, d. Lucien Apse, fiul, rămăsese cu convingerea că, fără această decepție, tatăl sau ar fi trăit până la 100 ani.

Pe nonagenarul domn Apse, îl putem înscrie, deci, în capul listei victimelor.

A doua victimă a fost un drăcușor de dulgher, pe care această brută, îl prinse și-l sfărmă când aluneca pe schelă, cu ocazia lansării. Cei ce erau de față în acest moment, văzând bruta alunecând alandala, cu strigăte și gemete, li se părea, mai degrabă, că s'a dat drumul, în râu, unui monstru, decât unei nave. Trosni din încheieturi și cu parâmele sbârnâind, se repezi cu furie, asupra remorcherelor care o așteptau. Cât te-ai întoarce, pe unul îl trimise la fund, iar pe celălalt l-a aranjat așa de bine, încât i trebuiau cam vreo trei luni de reparație.

Niciodată nu se putea ști ce are de gând să facă. Sunt vase greu de manevrat, dar în general, se poate conta pe o logică din partea lor. La această brută, nu puteai să sti nici măcar cum va reacționa.

Era o bestie scârboasă, sau pur și simplu, nebună.

Acest vas devine teroarea porturilor pe unde trecea, darâna cheiurile, pierdea mii de metri de lanțuri și sute de tone de ancoră, aborda pe toată lumea și nu lasă să treacă un an fără să nu masacreze pe cineva. O asemenea zăpăcită nu se putea să sfârșească decât rău, dar, înainte de a-și termina cariera, pe o stâncă, din cauza unei greșeli de manevră, a înecat într'un mod dramatic pe logodnica locotenentului de bord.

Autorul acestei nuvele, cu competința-i recunoscută, a reușit să realizeze acea figură poetică, personalizarea, care constă în atribuirea de sentimente, voință, inteligența unui obiect neînsuflețit.

,,Bruta" este o realizare literară, care este ecoul concepției, prin care se atribue navelor sentimente omenești.

R. Kipling are și el o nuvelă celebră care e o minune de psihologie mecanică.

Nuvela e intitulată ,,Nava care se regăsește" și este vorba de un cargobot la primul său voiaj. La sfârșitul voiajului, după ce fiecare piesă își spusese impresiile, toate se unesc într'o singură voce, care e sufletul navei.

Legătura dintre marinar și nava, este atât de strânsă, încât fac pe acesta să o privească ca pe o ființă aproape vie, cu sentimente, inteligență și voință. Datorită acestei intime legături, marinarul este pasionat după nava sa, plângând de regret, când o părăsește și de bucurie când o revede.

Marinarul i se spovedește ca unui prieten și pe amândoi îi cuprinde nostalgia altor tărâmuri :

Nous n'irons plus ensemble
Voir l'equateur en feu,
Mexique ou le sol tremble,
Ni l'Espagne au ciel bleu.

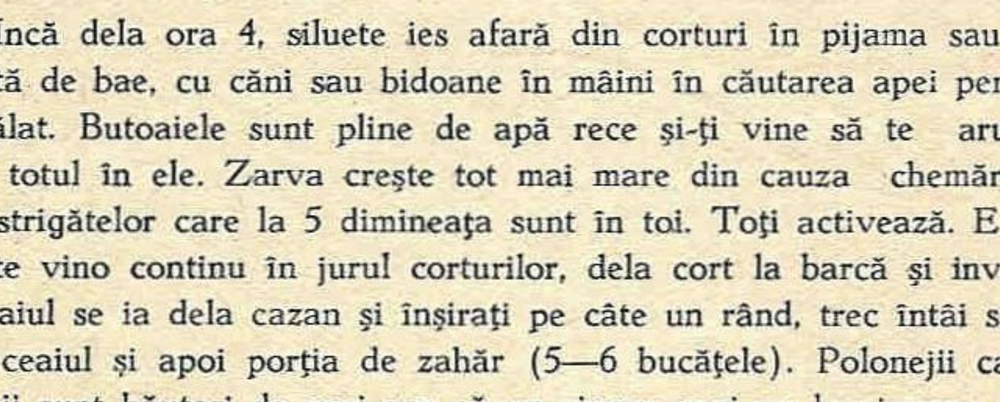
M. A.

EXCURSIA LIGEI NAVALE POLONEZE

— Din Polonia la Constanţa pe Prut, Dunăre şi Mare —

18 Iulie Suliţa-Rădăuţi.

Incă dela ora 4, siluete ies afară din corturi în pijama sau ţinută de bae, cu căni sau bidoane în mâini în căutarea apei pentru spălat. Butoaiele sunt pline de apă rece şi-ţi vine să te arunci cu totul în ele. Zarva creşte tot mai mare din cauza chemărilor şi strigătelor care la 5 dimineaţa sunt în toi. Toţi activează. E un dute vino continu în jurul corturilor, dela cort la barcă şi invers. Ceaiul se ia dela cazan şi înşiraţi pe câte un rând, trec întâi să-şi ia ceaiul şi apoi porţia de zahăr (5—6 bucăţele). Polonejii ca şi ruşii sunt băutori de ceai aşa că un singur ceai nu le ajunge: mai beau odată şi eventual îşi iau rezervă în bidoane pentru drum, în loc de apă sau vin. Sunt extrem de bine utilaţi. Au tot ce le trebue, ca pentru o companie: farfurii, castroane, tacâmuri astfel că nimeni nu cere nimic, n'au nevoie de nimic alt ceva decât de masă, apă, vin şi fructe.



Primirea dela Ripiceni.

Ceaiul s'a luat şi în jurul meselor improvizate pe căpriori, nu se mai găseşte nimeni. Intr'un sfert de oră corturile au dispărut şi iată-ne acum îngrijând caiacele pentru etapa Suliţa-Rădăuţi — etapa cea mai lungă — 80 km. Lumea e îngrămădită pe maluri şi pe plutele cari par că se vor duce dintr'un moment în altul la fund. La 7, forţa publică (jandarmii) cari au muncit enorm de mult, evacuează persoanele de pe podul improvizat pentru ca la un semn, să se desfacă în două lăsând liberă calea primelor bărci ce pleacă în sunetele muzicei de ţigani şi a entuziasmului mulţimei, care aruncă cu flori, flutură din batiste, fac din mână, unii plecând şi alţi rămânând, bănuesc cu destule regrete, căci la Suliţa s'a petrecut frumos sub cerul liber.

Ordinea „expediţiei" este următoarea: în cap cele 7 bărci mai mari şi 2 mici, cu unul din delegaţii noştri ca pilot. La urma grosului, două bărcuţe cu celălalt delegat.

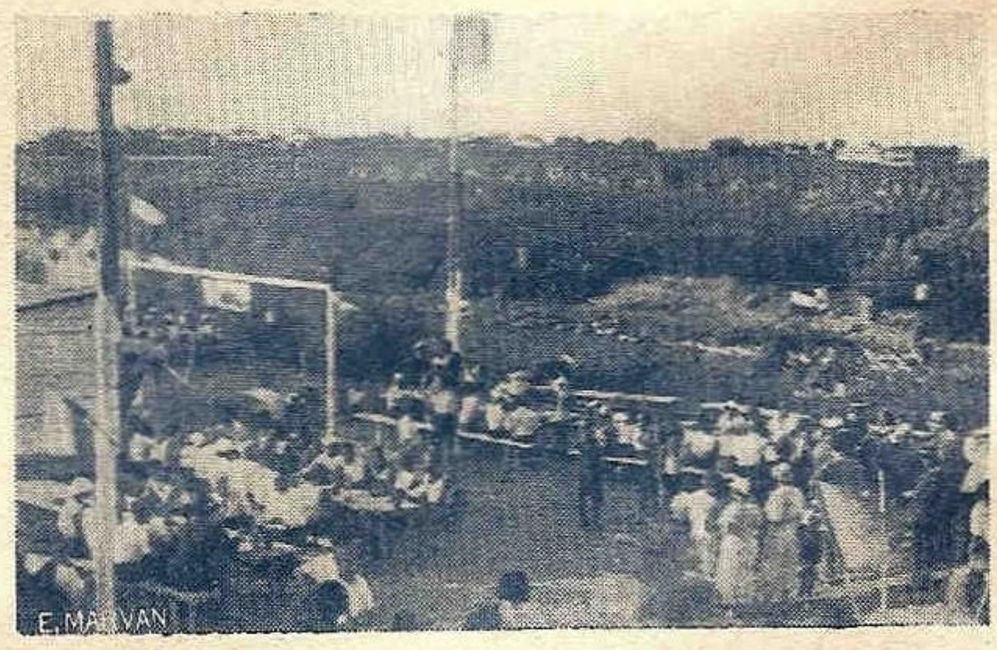
Căldura încă de dimineaţă e mare, soarele cu foarte multă largheţă ne acopere cu drăgălăşenia razelor lui pe care noi în mod ostentativ însă le refuzăm şi ne mai punem şi câte un tricou sau o cămaşe. Prea s'a înroşit şi ne ustură pielea. Vântul nu adie de loc; cu toată viteza caiacului nostru, de 10 km. pe oră, nu simţim de loc curentul aerului. Am început să mergem şi spre sud dar pentru puţin timp căci ne îndreptăm din nou spre est, apoi sud şi culmea spre vest şi chiar nord. Apa face ocoluri enorme şi după 1—2 ore de mers ajungi la constatarea că mai bine luai caiacul în spate şi traversai pe uscat cei 50—100 metrii ajungând din nou la Prut şi economisind astfel 1—2 ore de vâslit.

Din această cauză, un sat pe lângă care am trecut, după 1-2 ore îl vedem iarăşi în apropierea noastră. Acestea sunt însă curiozităţile cursului Prutului, mai ales în partea superioară. Malurile Prutului se profilează când joase când înalte, însă peste tot vedeaţă multă. E un miros de plante atât de plăcut încât lăsăm ramele şi inspirăm până la refuz pentru ca plămânii întregi să soarbă curăţenia şi sănătatea naturei. Ba mai mult, tragem la mal cu „Crab" (aşa se numea caiacul meu) şi Gionca (şalupă).

Deşi nu era ora prânzului, totuşi în umbra deşilor pomi am întins pătura şi pe pătură noi — cei patru — şi hrana rece la pachet luată de la Suliţa. La pachet era o jumătate pui fript, două ouă, brânză, două caise şi jumătate pâine; îndeajuns pentru fiecare. Vinul, natural, nu ne-a lipsit, avusesem toţi grija lui la Suliţa. Foamea ne venea mâncând şi de unde la început speram să ne ajungă două pachete, iată că cu oarecare bunăvoinţă, abia ne-a ajuns toate cele patru pachete.

După un cot începuse să se audă un vuet ce creştea pe măsură ce ne apropiam. Un moment am ascultat atenţi, nu putea fi decât o moară, am bănuit. Sikorski n'a întârziat şi m'a întrebat: Was soll es bedeuten Herr Oberleutnant? „A! es ist eine Mühle". Mi-au venit atunci în minte sfaturile d-lui căpit. Bodea, ca nu cumva să intru în moară... Apropiindu-ne, iată că după un cot apare nu o moară ci trei mori. Curentul apei bătea spre moară — dar nimic nu te împiedeca să ţii mai la larg. Toată grija şi neliniştea au dispărut complect. Acolo unde are tendinţa de a schimba cursul lipsind deci morile de combust bilul ei, oameni au făcut câte 2—3 rânduri de diguri sau garduri ca să-şi „aducă apa la moara lor". Când apele sunt scăzute morile se văd ziua şi se pot ocoli cu uşurinţă. Noaptea însă e mare pericol căci viteza curentului e aşa de mare încă dacă ai intra acolo, de barcă poţi să nu mai ai grije că o preface roata în bucăţi. Dar chiar omul, deşi apa e până la brâu — nu poate sta în picioare ci e târât prin pietroaiele dela fund astfel că riscă să-şi strivească nu numai picioarele, dar întreg corpul.

Morile sunt acostate şi ancorate la mal, direct în cursul Prutului şi nu pe vreo derivaţie cum auzisem. Apa trecând cu viteză, mişcă



Masa dela Ripiceni.

roata cu sbaturi şi după sistemul vechiu, prin transmisiuni rudimentare, se macină grăunţele. Iată deci, că pericolul de moarte nu e. Deşi ziuă, totuşi două caiace, desigur lipsă de atenţie — au intrat în sbaturi. S'au răsturnat au înghiţit ceva apă, dar nu s'au ales cu răni. Un caiac însă s'a spart aşa că a trebuit să dăm şi ajutoare şi să-l reparăm cu mijloacele bordului. Am plecat apoi lăsând cele două ambarcaţiuni la mal. Hainele şi ba-

gajele ce le mai rămăsese erau întinse la soare pentru a se usca. Era ora 20 şi noi încă nu sosisem la Rădăuţi.

Deoarece soarele era destul de slab, ne-am desbrăcat de tricouri pentru ca apoi să tragem ceva mai „tare". Se însera tot mai bine; odată cu întunecarea plutea parcă în aer şi o linişte mai mare; răcoarea aerului ne făcea bine dându-ne forţe noi. Lună nu era, ci doar senin. Ţineam malul stâng căci din această parte puteam să ne orientăm mai precis. Era atât de plăcut, nu se auzea nici un sgomot priveam doar înainte, la dreapta sau la stânga. Eram nespus de mulţumiţi că am întârziat, căci altfel nu-mi mai dam seama de acelea momente sublime.

In adevăr, cerul cu nenumăratele stele, îl priveam în apa limpede şi lină. Ce conta viteza stelelor oglindite dealungul Prutului, pe lângă viteza caiacului nostru! Ne făceam drum printre ele şi peste ele şi treceam mai departe...

Iţi dădea impresia imaginilor din visurile copilăriei noastre când toate lucrurile sunt atât de minunate.

Am mers astfel legănat de gânduri bune şi frumoase mai bine de o oră... când vuitul morilor ne-a trezit. O fi moara pe malul drept sau stâng? Or fi garduri? Dacă intrăm în ele? Se întunecase deabinelea şi nimic nu mai puteam distinge. Nu mai trăgeam la rame, pentruca să n'avem viteză. Atenţi şi cu privirile încor-

Bărcuţele printre coturile Prutului.

date la maximum, pregătiţi ca să prevenim ori ce primejdie căci ori ce neatenţie ne-ar fi fost fatală alunecam pe apă. Curentul simţeam că o lua spre dreapta; ne îndreptăm şi noi în aceiaşi direcţie; se auzea tot mai tare zgomotul apei ce parcă era în cădere dela o înălţime. Dar aici numai scurgerea apei printre bolovani putea să-ţi dea această impresie care te neliniştea extraordinar de mult, şi-ţi dădea o senzaţie puternică şi totuşi nelămurită. Prietenul Sikoski îmi spusese mai înainte, să rămânem până a doua zi la mal deoarece este periculos. Era imposibil să mai dăm înapoi. Trebuia curaj şi sânge rece. Imi rugasem însă partenerul ca atunci când voi striga mai apăsat „rechts" ori „links" să tragă din răsputeri pentru ca să putem învinge viteza curentului şi să conducem totuşi caiacul pe acolo pe unde vom crede că e mai puţin periculos. N'am terminat bine de vorbit când apa la 10 metri de noi spumega şi era aruncată cu furie prin aer. Din cauza spumei, apa părea fosforoscentă şi vedeam acum clar că o linie albă în noaptea neagră se găseşte în faţa noastră. Să fi încercat pe acolo era o nebunie, era dezastru cumplit. „Rechts, rechts" am ţipat cât am putut, căci altfel sgomotul apei înăbuşea ori ce posibilitate de înţelegere. Cred că pe o lungime de 3 metri am şi pus caiacul cu prova în curent, atât de puternic trăgeam amândoi. Contra curentului nu era chip să mergem şi nici nu ne-ar fi folosit. Ne menţineam pe aceiaşi linie însă derivam tot mai mult spre malul drept. Clocotul apei îl lăsasem în dreapta şi acum ne lăsam la vale tot în rame însă cu pupa la vale.

Sgomotul rămăsese în dreapta şi în faţă astfel că începusem să întoarcem „să facem rondoul" spre malul stâng pentru ca nu cumva să intrăm în moara ce trebuia să fic prin apropiere şi la malul drept. Am trecut pe lângă moară şi acum eram scăpaţi.

Ne apropiasem mult; lumini mobile ca nişte faruri se proectau în apă. Am început să facem sgomot, să strigăm, să chiuim. Ni s'a răspuns dela mal în limba poloneză, şi mai sunt 500 metri până la debarcader însă este foarte, foarte periculos de trecut deoarece în dreapta este o moară iar în stânga sunt pietre mari. Trebuia deci să găsim „canalul navigabil".

Dela mal, ne dirijau spre dreapta spre stânga camarazii ca pe un avion prin unde herţiene.

Era zgomotul apei aşa de mare şi gălăgia celor dela uscat cari vroiau să ne ajute atât de impresionant, încât n'am mai ascultat de nimeni, nici nu era posibil — şi pe cont propriu am încercat să dau de drumul cel bun. Curentul era mai mic. Am trecut şi pragul acesta şi iată-ne la mal. Toţi cari mai erau la corturi ne-au înconjurat iar Herr Sikorski pe limba lor le dădea explicaţii. Ne-am îmbrăcat şi ne-am dus în oraş. Masa se dăduse în grădina publică, cu un aspect foarte frumos.

Muzica militară a regimentului din Lipcani a cântat într'una.

Mi s'a spus de către un polonez care ştia foarte puţin româneşte, că chiar la debarcader la moară o barcă s'a spart iar alta s'a răsnat, ducându-se la fund o valiză cu câteva mii lei şi zloţi, un aparat fotografic. Au sărit însă locuitorii pescari din împrejurimi şi după o căutare de câteva ore, s'a pescuit cu prostovolul tot ce picase în apă.

Mulţi dintre polonezi din cauza oboselei nu s'au mai dus nici la masă rămânând cu corturile în imediata apropiere a apei, pe locul interzis de doctor. N'au vrut să ştie de nimic şi au dormit acolo.

Intr'adevăr etapa Sulita-Rădăuţi, a fost foarte istovitoare, foarte grea. Cu altă ocazie va trebuie făcut încă un popas la jumătatea drumului, la Ivancăuţi de exempu. La fel cred că Lipcanii care se află vis-a-vis de Rădăuţi, va fi mult mai indicat.

19 Iulie, Rădăuţi-Lopatnic.

Noaptea am încercat să dorm la un cofetar unde eram încvartiruiţi. Mi-a fost imposibil din cauza ferbinţelei pelei şi usturimei. Am gemut tot timpul, fără a mă putea odihni nici un moment.

La 6 eram la debarcader, ceaiul se luase, hrana rece se împărţise. Abia acum am luat contact cu autorităţile şi organizatorii primirei. Astfel primirea a fost organizată de către d-l *Stroici Alex.* Primpretorul Plăşei Lascăr-Rădăuţi, jud. Dorohoi şi primarul comunei cu concursul Reg. 4 Vânători din Lipcani.

La primire au luat parte d-l Col. *Micandru* Comandantul Reg. 4 Vânători, d-l Maior *Cofcofski* şi ceilalţi ofiţeri, d-l Col. *Bartaş* dela C. R. Dorohoi, d-l *Beicu,* Directorul Prefecturei şi toate celelalte autorităţi din comună.

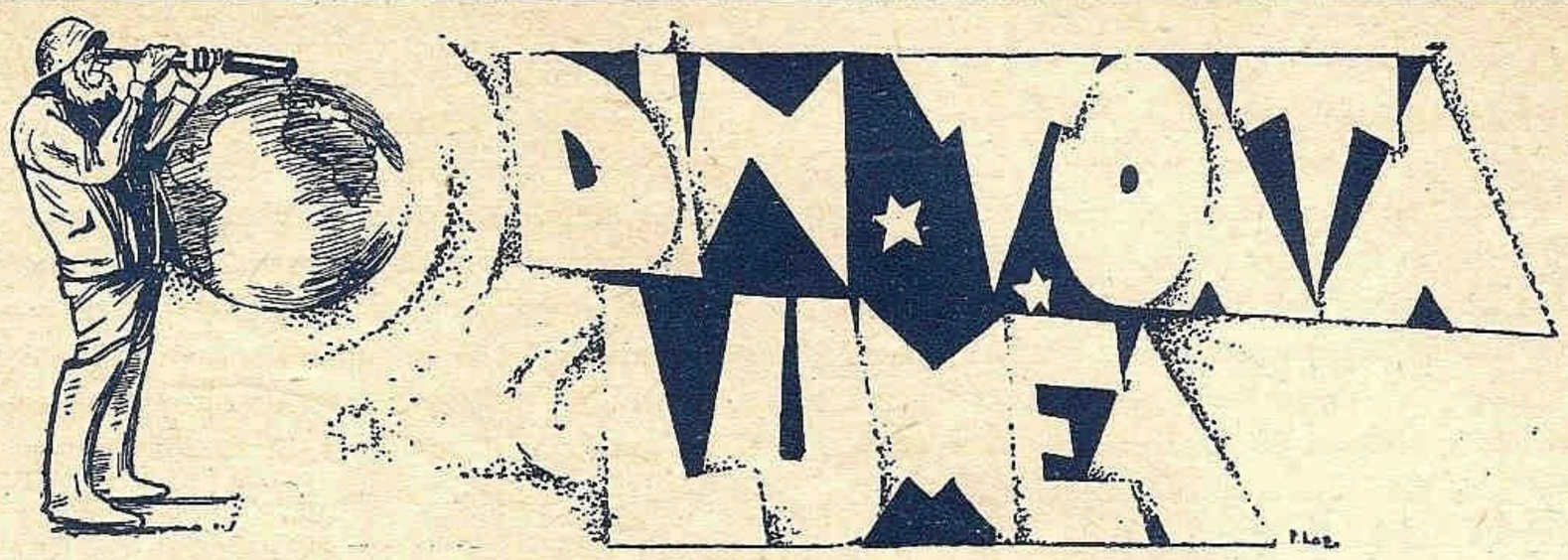
Amenajările şi munca depusă de organizatori merită toată lauda.

La 8,30 am pornit mai departe lăsând în urmă şi Rădăuţii şi Lipcani şi Podul de fer pe sub care am trecut. Iar zi călduroasă. Totuşi ajungem din urmă nenumărate plute. Polonezii şi-au agăţat caicele la pupa şi iată-i sus, mâncând, dormind, bărbierându-se. Ne-am agăţat şi noi. Mi-am găsit un loc bun şi m'am culcat. Cred că am dormit vreo două ore. De acum eram aproape de Lopatnic.

A trebuit să se întâmple şi pe acest parcurs o răsturnare dar fără urmări. Anume: pluta la o cotitură a venit foarte aproape de mal. Un pom care a crescut orizontal, împiedica, trecerea cuiva dacă nu se apleca bine de tot. Doctorul excursiei, fiind în caiac, a crezut că poate evita pomul, ridicându-l pe deasupra capului. Ca să fie mai sigur s'a ridicat în picioare, mişcare fatală căci a trebuit să cedeze, răsturnându-se în apă şi antrenând şi caiacul. Imediat colegii au sărit în ajutor şi au pescuit lucrurile.

Lt. Comănescu

(va urma)



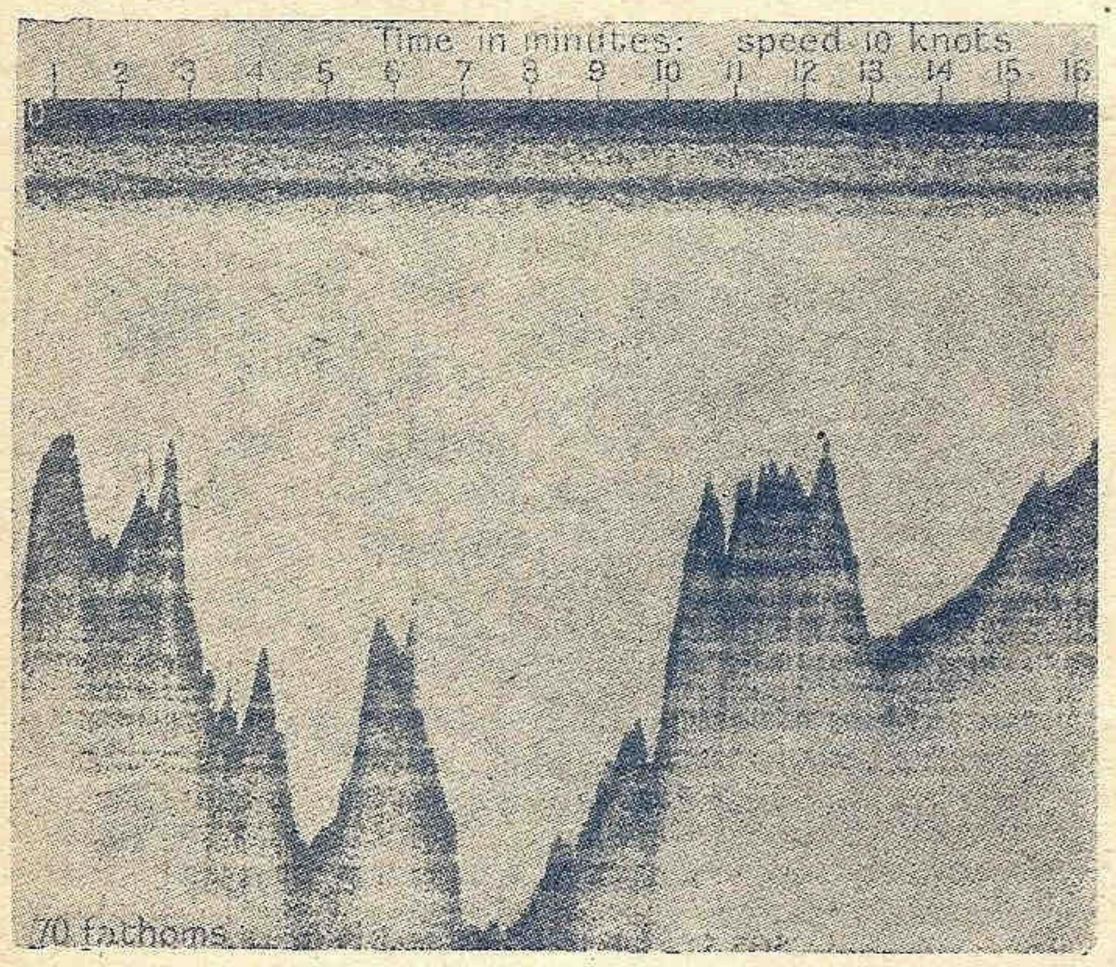
Sondaje cu ajutorul undelor

Pentru aflarea adâncimei mării şi natura fundurilor, atât marinarii, cât şi cei însărcinaţi cu facerea hărţilor, se servesc de *sonde*.

O fringhie gradată sau o sârmă de oţel ce se deapănă de pe un mosor a cărui învârtire e marcată, astfel ca să ştie în orice clipă câtă s'a desfăşurat, e lăsată'n mare, trasă spre fund de o greutate de plumb.

Când greutatea atinge fundul fringhia sau sârma se slăbeşte şi cel însărcinat cu sondarea citeşte adâncimea.

Işi închipue ori cine că la adâncimi mari de sute şi mii de metri, câtă greutate de sârmă trebue să avem la bord şi cu câtă casnă se ridicată pe punte. Afară de aceasta nava trebue să se oprească sau dacă merge, curentul face ca sârma să nu cadă vertical şi ca atare adâcimea nu e cea reală.



Graficul unui sondaj făcut cu ajutorul undelor ultrasonore.

In epoca undelor, nu se putea ca acestea să nu vină şi în ajutorul navigaţiei sau hidrografiei. Atât undele sonore cât şi cele ultra sonore s'au instalat la bord. Un aparat aşezat în fundul vasului lansează sunetul, care loveşte fundul mării şi se întoarce spre navă. Aci e prins de alt aparat, care-l înregistrează grafic şi dă pe loc adâncimea.

Nava în acest caz poate face câte sondaje vrea, într'un interval foarte scurt, fără oprire, ci doar apăsând un buton. Iar graficul, după cum se poate vedea din reproducerea de mai sus redă forma fundului cu o claritate uimitoare.

Anglia şi Italia în Mediterana

Sub acest titlu *Le Journal de la Marine Marchande* No. 859 publică un foarte interesant articol al d-lui R. la Bruyère.

După d-sa, dorinţa Italiei de a pune stăpânire pe Abisinia, constitue o ameninţare directă asupra puterii britanice.

Ameninţarea aceasta trebue privită sub 2 aspecte:

Primul ar fi apropierea prea mult a Italiei de drumul Indiilor şi întărirea în viitor a ei în apropierea acestui drum.

Puterea britanică se sprijină pe libertatea comunicaţiei prin Gibraltar şi Suez în spre şi dinspre India.

Dacă stăpânirea Gibraltarului nu e ameninţată deocamdată de nimic, apropierea Italiei şi apoi întărirea ei în regiunile Suez, M. Roşie, Aden constitue o ameninţare gravă pentru viitor.

Secundul, se referă la stăpânirea Egiptului şi Sudanului. Delta Nilului se alimentează în parte cu apele lacului Tana situat în Egipt şi care serveşte ca un fel de rezervor Nilului Albastru ale cărui ape joacă un rol foarte însemnat în revărsările Nilului Alb şi irigaţiei deltei.

In afară de aceasta, Nilul Albastru este acel care aduce din munţii Abisiniei cele mai bogate depuneri fertile.

A lăsa soarta isvoarelor Nilului Albastru în alte mâini, înseamnă a prejudicia nu numai interesele indigenilor egipteni dar şi ale stăpânitorilor acestora, adică ale englejilor cât şi interesele numai ale Englezilor în Sudan care au investit capitaluri mari în barajele dela Sennar atât de indispensabile irigărilor câmpiilor dela Gezireh.

Şi prezenţa Italienilor în Abisiania e cu atât mai periculoasă pentru englezi cu cât Italienii nu înţeleg exploatarea Abisiniei după sistemul englezilor, ci popularea acestor ţinuturi prin Italieni şi alcătuirea unei a doua patrie a lor.

Autorul vede trei consecinţe ale acestei chestiuni a Abisiniei.

Prima consecinţă este acordul naval anglo-german.

După război, Anglia avea nevoe de o contragreutate în Mediterana, contra Franţei. Şi a găsit-o în Italia.

Impăcarea recentă a Franţei cu Italia a necesitat crearea de către Anglia a unei alte contragreutăţi în Nord: renaşterea flotei germane.

Prin urmare, o deplasare spre nord a centrului forţelor navale franceze, spre a se putea reîntări Anglia în Mediterana.

In mod indirect, profitul cel mare din conflictul Anglo-Italian îl trage Germania în timp ce păgubaşul nu e decât Franţa.

Secunda consecinţă, este desvoltarea marinei italiene.

Italia a urmărit de mult expansiunea sa colonială şi numai astfel se explică efortul considerabil ce l'a făcut pentru executarea programelor sale navale şi aeriene.

Sporirea numărului submarinelor sale la 77 (54607 tone) nu arată decât intenţia ei de a bloca în viitor Malta şi eventual drumul Suezului.

Apoi construcţia celor 2 nave de linie de 35.000 tone nu trebue privită decât ca îndreptată tot contra Angliei.

Cu tot efortul însă, trebue recunoscut că chiar cu flota modernă de submarine şi crucişetoare rapide, supremaţia Mediteranei nu poate fi disputată Angliei. Cuvântul hotărâtor pentru aceasta nu-l au decât navele de linie din care Italia însă nu are deocamdată decât patru: 2 fără o valoare militară, iar două în şantiere pentru modernizare.

Terţa consecinţă este tendinţa de întărire a Angliei în Mediterana.

Dacă supremaţia engleză în Mediterana nu poate fi suprimată de către Italia, nu e mai puţin adevărat că flota de submarine, nave uşoare şi aviaţia, din cauza poziţiei geografice a Italiei şi dispoziţiunei geografice a Mediteranei, pot aduce mult rău flotei engleze şi comerţului englez.

In situaţia de azi, poziţia Maltei este foarte slăbită.

Până acum puterea engleză în Mediterana se sprijinea pe Gibraltar şi Malta. Punctul central, Malta, devenind oarecum vulnerabil, englezii caută să creeze un alt punct de sprijin în Mediterana orientală. O bază navală va fi creată la Caiffa şi una aeriană la Akaba.

Submarine cu motor unic

Se ştie că submarinele au 2 feluri de motoare pentru propulsiune. Motoare cu combustiune internă pentru marşul la suprafaţă, şi motoare electrice pentru marşul în imersiune. Progresele technice nu au isbutit — cel puţin aşa se credea până acum — să se suprime unul din ele, astfel ca să fie un singur motor.

Motoarele electrice nu puteau suprima pe cele cu combustiune internă, pentrucă curentul necesar încărcărei acumulatorilor ce asigură mersul în imersiune nu poate fi furnizat de cât de dinamurile puse în funcţiune în timpul mersului la suprafaţă de motoarele cu combustiune internă.

Dar nici motoarele cu combustiune internă nu puteau înlocui motoarele, electrice în imersiune, pentrucă nu pot găsi aerul necesar combustiunei şi nu pot evacua gazele care au lucrat.

Iată însă că Germania a reuşit să rezolve problema, utilizând motoare unice, răstoarnă multe socoteli şi marchează un progres formidabil. Se ştie că Germania şi-a anunţat construcţia unor submarine, tip de navă interzis ei de către tratatul dela Versailles, şi tonajul anunţat s'a observat că e prea mic faţă de cel utilizat de către celelalte state.

Numai posibilitatea veracităţei acestor svonuri ar justifica deplasamentul modest adoptat de Germania.

Avantagiile pe care l'ar prezenta invenţia ar fi formidabile, pentrucă acumulatorii întrebuinţaţi azi la submarine iau cam 15% din deplasamentul la suprafaţă, costă foarte scump şi sunt greu de întreţinut.

Se afirmă că invenţia ar permite dublarea razei de acţiune atât în plonjare cât şi la suprafaţă şi la mărirea vitezei în imersiune. Aceste avantagii ar spori foarte mult valoarea militară a acestui tip de navă.

Principiul ar fi cam următorul:

Motoarele cu combustiune internă sunt alimentate printr'un amestec de petrol şi hidrogen pentru mersul la suprafaţă. Acest amestec măreşte randamentul combustibilului. Motoarele antrenează nişte dinamuri a căror curent servă la electroliza apei prin care se produce hidrogen şi oxigen. Acest hidrogen şi oxigen este acumulat sub presiune în anumite rezervoare.

In imersiune se închide alimentaţia cu petrol şi aceleaşi motoare merg cu un amestec de hidrogem şi oxigen în anumite proporţiuni corespunzătoare exploziei necesare din interior.

Evacuaţia se face sub formă de vapori care sunt trimişi într un condensor astfel că nu se mai produce nici un siaj.

Oxigenul acumulat apoi în timpul mersului la suprafaţă, ar servi şi pentru purificarea aerului în interiorul submarinului.

Nu se ştie nimic până acuma dacă svonurile sunt numai svonuri, dacă s'au făcut sau nu experienţe, şi cu ce rezultat.

Un lucru este cert, că în cazul unor bune reuşite, progresul ar fi enorm, şi marina care l'ar aplica întâi şi-ar spori mult superioritatea.

Ba da!

şi haina

îl face pe om!

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ST. UNITE.

☐ Cu începere din ziua de 16 Sept. marina comercială gerpajul vaselor sub pavilionul înstelat, atât de maşini cât şi de punte, să fie compus numai din cetăţeni americani. Prin această lege, vor fi licenţiaţi circa 30.000 marinari Legea a fost introdusă în urma unei campanii de presă, bine întreţinută, prin care se demonstra că toate sinistrele maritime din ultimul timp, suferite de navele americane, se datorează personalului de calitate inferioară, străin, angajat de societăţile de navigaţie pentrucă cer plată mai puţină.

(I. M. Sept)

ANGLIA.

☐ Amiralitatea britanică a hotărât să construiască o navă pentru studiul fenomenelor meteorologice şi magnetice. Această navă ar înlocui singura navă *Carnegie* care exista până în 1929 când s'a înecat în urma unei explozii. Această navă nu va conţine nici un gram de fier în construcţia şi aparatele sale, pentru că acest metal aduce perturbaţiuni observaţiunilor. Chiar şi motorul va fi construit din bronz şi aluminium.

Intenţiunea amiralităţei britanice se pare că va fi imitată şi de U. R. S. S. care vrea să construiască şi ea un asemenea vas, dar pentru mările arctice.

(J. d. l. M. m. No. 861)

☐ Pachebotul Olympic fratele lui Titanic cufundat în condiţiuni tragice în 1912, de 46.439 tone, al Soc. Cunard White Star a fost vândut pentru demolaţiune. Construcţia sa a început în 1908 şi a intrat în serviciu în 1911.

A fost construit în 3 ani prin urmare, dar demolaţiunea va dura 18 luni.

(J. d. l. M. m. No. 859).

GERMANIA.

☐ Se ştie că Germania, călcând tratatele dela Versailles, a pus în construcţie 2 vase de linie de 22.000 tone, care se vor numi *Scharnhorst* şi *Gneissenau* şi care vor fi foarte curând lansate.

După informaţiunile presei engleze, aceste nave vor avea următoarele date: Viteză 30 noduri, 12 piese Krupp de 280 mm. putând trage 3 lovituri pe minut. Artileria va putea arunca deci 16 tone pe minut.

Vor fi dotate cu artilerie secundară puternică, tuburi lanstorpile şi piese de 147 mm. A. A. Protecţia punţei şi a bordajelor va fi asigurată printr'un blindaj special care a fost foarte studiat.

☐ Cu începere din ziua de 16 Sept. marina Comercială Germană a arborat noul pavilion naţional cu svastica.

ITALIA.

☐ Din cele 4 chiurasate pe care le are Italia, *Cavur* şi *Cesare* sunt imobilizate până în 1937 din cauza lucrărilor de modernizare, iar *Doria* şi *Duilio* care erau în rezervă, au fost rearmate cu efectiv redus din cauza evenimentelor şi complicaţiilor politice din Mediterana.

(Le Y. No. 2739).

U. R. S. S.

☐ Acum 4 ani marina Sovietică nu avea decât 15 submarine şi de tipuri vechi. La finele lui August s'a pus însă pe cală cel de al 60-a submarin, şi se intenţionează începerea construcţiei a încă 10 de acelaş tip. Astfel, în 1937, U. R. S. S. va putea conta pe 55 submarine moderne, în serviciu. Sunt dotate cu motoare Diesel germane construite în Rusia. Majoritatea acestor submarine au caracteristiccele: 800 tone, 15 nod. viteză, 7000 mile rază de acţiune, un tun de 102 m.m. 10 tuburi lans torpile. Principala bază este *Cronstadt*, apoi *Vladivostok* unde prezenţa acestor submarine neliniştesţe Japonia, şi *Nicolaeff* în Marea Neagră unde sunt tipurile cele mai vechi.

Le Y. No. 2739).

La finele lui Mai, isbucnind un incendiu la bordul unui petrolier remorcat în Marea Caspică. Comandantul remorcherului a tăiat remorca lăsând petrolierul şi cei 25 oameni în voia soartei.

Pentru această purtare, comandantul remorcherului a fost condamnat la moarte.

(J. d. l. M. m. No. 859).

ST.-UNITE.

☐ Bugetul definitiv votat pe 935/936 al marinei americane se ridică la 458.685.000 dolari, adică 174 milioane mai mult ca precedentul. Din acestea, 121 milioane sunt pentru terminarea celor 62 nave în construcţie. Efectivul a fost sporit dela 82.500 la 92.500 din care 5494 ofiţeri, adică cu 1932 mai mult ca anul trecut.

(Le Y. No. 2741).

POLONIA.

☐ S'a svonit că Italia ar fi rechiziţionat pachebotul polonez *Batory* (15.000 tone) fratele lui *Pilsudski* intrat în serviciu de curând pe linia *Gdinya-New-York* pentru transportul de trupe.

După cum se ştie această navă era în curs de terminare în şantierele din *Montfalcone*.

Guvernul polonez ar fi protestat contra acestei rechiziţii.

(J. d. l. M. m. No. 860).

TURCIA.

☐ La 20 Ianuarie 1917 a fost cufundat între insula *Imbros* şi capul *Helles* crucişetorul turc *Midili*, fost *Breslau*.

Guvernul turc s'a decis să-l readucă la suprafaţă. Dacă operaţiunea va reuşi, va fi remorcat şi dus la Sebastopol pentru reparaţiuni. Vestea produce multă curiozitate dat fiind timpul cât această navă a stat sub apă.

(Le Y No. 2741).

Din ţară

Lucrările soc. Salvamar la Sut Ghiol

Am amintit în numărul trecut că cu ocazia serbărilor Marinei, s'a inaugurat şi lucrările realizate de Soc. Salvamar pe lacul Sutghiol. Pentrucă nu ne-am putut procura atunci discursul ţinut în faţa M. S. Regelui de către d-l Cpt. C-dor Ştefănescu, administratorul delegat al acestei societăţi, care este unul din întemeietorii acestei societăţi şi care îi imprimă viaţa, redăm mai jos acest discurs, pentrucă mai bine ca orcine va arăta rostul şi aportul ce-l vor aduce aceste lucrări dela Sutghiol pentru crearea mentalităţii marinăreşti la noi:

SIRE,

Anul trecut, la aceiaşi dată, Majestatea Voastră vizitând Mamaia şi admirând în treacăt frumuseţile acestui lac, s'a adresat celor care Il însoţeau cu următoarele cuvinte:

„Minunat lac pentru sporturi nautice".

Majestate, cuvintele regale nu se pierd niciodată. Ecoul lor răsună departe şi milioane de urechi le aud, iar gândurile pe care le exprimă sunt apoi frământate şi cultivate în mintea celor mulţi. De aceia cuvintele atât de înţelepte pe care Majestatea Voastră, neobosit şi neîntrecut îndrumător în toate domeniile, le rosteşte în nenumărate împrejurări, sunt seminţe nepreţuite care dau roade minunate pe ogoarele celor care ştiu să le cultive.

Şi tot astfel, cuvintele pe care M. V. le-a spus anul trecut în trecere pe aci, ajungând până la noi, noi le-am cules cu grijă şi le-am cultivat pe ogorul nostru. Roadele sunt acestea...

SIRE,

Ogorul nostru este societatea „SALVAMAR", înfiinţată acum doi ani din generosul îndemn şi sub Augusta Preşedinţie a M. V. şi având drept scop:

1. Organizarea salvării naufragiaţilor pe litoralul nostru maritim.

2) Organizarea, atât pe litoral cât şi pe lângă apele interioare, a salvării şi a primelor ajutoare în cazuri de accidente de înnec.

Partea a doua a scopului nostru a avut un început de realizare încă de anul trecut prin înfiinţarea de posturi de salvare şi de prim ajutor în staţiunile balneare de pe litoral.

Astăzi avem în funcţiune 7 astfel de posturi (la Mamaia, la Constanţa, Băile Moderne, la Eforia, la Carmen-Sylva, la Mangalia, la Balcic şi unul aci pentru lac), posturi a căror utilitate se evidenţiază în fiecare zi prin rezultatele obţinute, căci multe vieţi au fost salvate până acum mulţumită acestor posturi. Firește, organizarea noastră nu este nici suficientă şi nici perfectă şi de aceia multe lipsuri se pot constata şi multe critici se pot aduce. Dar trebue să se ţină seama că perfectarea şi complectarea acestei organizări necesită mai întâiu foarte mulţi bani şi apoi un personal priceput şi conştiincios, care nu poate fi selecţionat şi format decât într'un timp foarte îndelungat.

In ce priveşte prima parte a scopului nostru — organizarea salvării naufragiaţilor — aceasta necesită pe de o parte o foarte laborioasă preparaţiune technică, iar pe de altă parte importante fonduri pentru investiţiuni. Preparaţiunea technică este astăzi bine pusă la punct, iar un început de realizare efectivă a programului de utilare îl vom face în toamna aceasta prin înfiinţarea unei prime staţiuni de salvare la Constanţa, aceasta mulţumită sprijinului ce avem din partea Onor Guvern, care a binevoi să ne acorde în acest scop un fond de înzestrare. Suntem datori cu această ocazie să mulţumim în special d-lui Prim Ministru Gh. Tătărăscu, d-lui Ministru al Apărării Naţionale, General de Corp de Armată Adjutant Paul Angelescu şi d-lui Ministru al Comunicaţiilor R. Franasovici, care au arătat şi arată societăţii noastre o deosebită înţelegere.

SIRE,

Scopul nostru fiind cel arătat, s'ar părea la prima vedere că nu ar avea nici o legătură cu realizarea noastră de aci. Totuşi, societatea noastră activând şi în domeniul balnear şi nautic-sportiv pentru ţelurile ei, este îndreptăţită — credem noi — să desfăşoare şi o activitate de stimulare şi de îndrumare a sporturilor nautice. Această convingere a determinat în primul rând iniţiativa noastră. Pe de altă parte, preocupaţi de a găsi noi mijloace pentru sporirea veniturilor noastre, am urmărit şi un scop material, căci această staţiune nautică sportivă contăm să fie pentru „SALVAMAR" o apreciabilă sursă de venituri.

Trebue să arătăm apoi, că la această operă cu scop sportiv, realizată din iniţiativa şi sub directa noastră conducere, am avut concursul financiar al unei societăţi comerciale constituită ad-hoc prin stăruinţa noastră, societate care va avea pe risc propriu exploatarea comercială a staţiunii şi obligaţiunea acoperirei respectivelor investiţiuni. Trebue să mai arăt deasemeni, că tot aci îşi va avea sediul Centrala posturilor de salvare cu magazii, hangare, locuinţe, etc., aşa încât pe terenul şi în clădirile acestei staţiuni, „SALVAMAR" îşi va rezerva suprafeţele şi încăperile necesare.

SIRE,

Realizând această operă, Societatea noastră s'a socotit datoare să cheme la colaborare pe sora ei mai mare. L. N. R. şi să-i ofere avantajele şi beneficiile ce vor rezulta şi suntem siguri, Majestate, că această colaborare va da cele mai fericite rezultate pe tărâmul nautic-sportiv. Doritori fiind însă ca realizarea noastră să poată folosi la cât mai multe organizaţii sportive, pentru ca să servim astfel ideea şi dorinţa regală de desvoltare a sporturilor nautice, din care s'a născut această operă, noi facem un călduros apel către toate organizaţiile sportive, Yacht Clubul Regal — şi celelalte Yacht Cluburi, Oficiul Naţional de Educaţie Fizică, Cercetaşi, Străjeri şi alţii, să vină şi să activeze lá cot cu noi în această staţiune nautică sportivă. Trebue să arăt de altfel că un promiţător început în această direcţie s'a şi făcut şi că prima organizaţie sportivă care a activiat aci şi cu deosebită însufleţire, a fost Institutul Militar de Educaţie Fizică în frunte cu d-l Col. Emil Pălăngeanu.

Trebue să relevăm deasemeni că Marina Regală şi Flotila de Hydro-Aviaţie ne-au arătat o deosebită solicitudine şi suntem datori să aducem viile noastre mulţumiri d-lui Comandant al Marinei, Contra Amiral I. Bălănescu şi d-lui Comandant al Flotilei de Hydro-Aviaţie, Col. Rătescu pentru preţiosul concurs ce ne-au dat la organizarea regatelor de astăzi.

Simţind tot aşa îndatorirea ca în această împrejurare să ne amintim de toţi cei cari ne-au încurajat şi ne-au sprijinit într'un mod hotărîtor la realizarea acestei opere, aducem viile noastre mulţumiri pe de o parte d-lui Ministru al Domeniilor, Vasile Sassu, cât şi conducătorului P. A. R. I. D.-ului d-lui Dr. Antipa pentru concesiunea exploatărei canotajului pe lacul Mamaia, iar pe de altă parte d-lui Primar al Municipiului Constanţa şi întregului Consiliu Comunal pentru terenul ce ne-au donat în scopul înfiinţărei acestei Staţiuni Nautice Sportive. Le mulţumim mai ales pentru înţelegerea şi buna voinţă ce ne-au arătat.

SIRE,

Prezenţa Majestăii Voastre astăzi aci este cea mai puternică chezăşie că realizarea noastră va trăi şi va folosi, căci pe ori unde trece Majestatea Voastră sufletele se galvanizează şi o binefăcătoare emulaţie se produce. Suntem siguri deci că sportul nautic, care procură sănătoase plăceri şi dă vigoare şi curaj, dar care la noi este încă în faşă, marchează astăzi începutul unei perioade de vertiginoasă desvoltare. Este destul să amintim, în domeniul sportiv, avântul pe care l-a luat sky-ul la noi în ultimii ani graţie interesului pe care M. V. l-a arătat acestui sport.

De aceia Majestate, bucurându-ne la gândul de a vedea în curând pe întinsurile tuturor apelor ţărei noastre sute şi mii de bărci cu rame, cu vele şi cu motor, mulţumim cu recunoştinţă M. V. pentru cuvintele spuse acum un an şi care au zămislit ideia acestei staţiuni nautice sportive şi ne simţim adânc fericiţi că Majestatea Voastră a binevoit a ne acorda Inalta favoare a Augustei Sale prezenţe aci, sacrificându-şi orele de odihnă, aşa cum de altfel fără preget şi fără să se cruţe, Majestatea Voastră este pretutindeni prezent ori de câte ori o operă utilă are nevoe de vigurosul Său imbold!

Să trăiţi Majestate! Să trăiască Marele Voevod Mihaiu! Să trăiască Familia Regală!

Congresul muncitorilor din porturi

La 14 Septembrie a avut loc la Turnu Severin al zecelea congres al Uniunei muncitorilor din port şi transporturi, sub preşedinţia d-lui *G. Mihalcea*. Congresul a durat patru zile, în cari s'a discutat :

Şomajul în porturi, găsindu-se ca leac să nu se manipuleze cu maşini, silozuri, elevatoare, de cât jumătate din mărfurile ce vin în porturi ; reducerea taxelor C. E. D.; legiferarea ajutorului de şomaj, a rotaţiei şi a minimului de existenţă.

Dl. *Lazăr Măglaşu* a desvoltat un amănunţit raport asupra reglementării condiţiunilor de muncă şi salarizare în marina comercială.

D-sa a arătat că marina noastră fluvială, şi maritimă, dispune, după statistica din 1930, de un parc de 1097 vase, sub pavilion român, repartizate astfel : şlepuri 566, remorchere 115, ceamuri 63, şalupe 68, pontoane 77, elevatoare 26, vase maritime de călătorie 5, vase maritime de mărfuri 17, vase de călătorie fluviale 25, tancuri 48, bacuri 24, grui 19, drage 17, şlepuri motoare 5, iahturi 3 şi 44 diverse alte vase. Vase sub pavilion străin, cu sediul în România, avem : 173 şlepuri, 23 tancuri, 60 remorchere şi 6 tancuri şi şlepuri cu motor. In total 1539 vase cu aproximativ 4500—5000 marinari îmbarcaţi. Un număr apreciabil deci de salariaţi, ale căror interese nu pot fi apărate decât printr'o solidă şi permanentă organizare profesională.

Incheie prin a arăta că reprezentanţii Confederaţiei generale a muncii în conferinţa internaţională a muncii din Geneva, ţinută în anul 1929, au cerut următoarele :

1) Reglementarea orelor de muncă la bordul vaselor ;
2) Protecţia marinarilor în cazuri de boală ;
3) Ameliorarea condiţiunilor de şedere în porturi a marinarilor

la care mai putem adăuga : a) Repausul săptămânal ; b) Concediile de odihnă cu plată ; c) Repartizare prin rotaţie la muncile marinăreşti din porturi ; d) Incheerea unui contract colectiv pe întreaga ţară, care să stabilească uniform condiţiunile de salarizare şi e) Crearea unei comisiuni paritare care să califice pe marinari şi care să judece diferendele dintre aceştia şi armatori.

Dl *Ion Florea,* delegatul marinarilor din Constanţa, expune situaţia grea a acestui corp. Clasa marinărească suferă astăzi de şomaj, de rău tratament, de proastă salarizare şi de rea reputaţie. Una dintre primele cauze ale tuturor acestor racile este lipsa unei selecţionări severe a elementului marinăresc. Această selecţionare nu se poate face atâta vreme cât se îmbarcă pe vase române şi străine indivizi străini de mare. Organizaţiile marinăreşti cer înlăturarea acestui sistem de îmbarcări, debarcarea tuturor marinarilor astfel îmbarcaţi şi înlocuirea lor cu marinari calificaţi.

Deasemenea pe viitor îmbarcarea marinarilor să nu se mai facă decât prin organizaţiile profesionale marinăreşti, cu personalite juridică. In aceiaş ordine de idei se impune revizuirea de urgenţă a tuturor marinarilor. Vasele să fie obligate să angajeze marinari şomeri, să se organizeze serviciul de asistenţă medicală al regiei P. C. A. astfel încât el să vină în mod real în ajutorul marinarilor. Să se acorde acestora concedii medicale fără pierderea salariului, iar pentru invalizii din cauza serviciului să se asigure servicii mai uşoare la uscat sau pensii băneşti. Deasemenea să se acorde ajutoare de înmormântare familiilor celor morţi în naufragii şi accidente maritime precum şi pensii până la majoratul ultimului copil.

In fine, delegatul marinarilor de pe Marea Neagră arată cât de mizerabilă este salarizarea acestora, între 700 şi 1500 lei lunar şi cere mărirea salariilor la nivelul unei existenţe demne.

DELA Y. C. R. R.

La informaţiunile din ţară, publicate în No. 9, pag. 143, s'a omis a se arăta părerile exprimate de d-l Cpt. C-dor Adj. Fundăţeanu Preda în chestiunea organizării coastei.

Redăm în rezumat aceste păreri :

D-l Cpt. C-dor Fundăţeanu este de părere a se organiza întreaga coastă maritimă dela Razelm la Balcic după un plan de ansamblu.

In prima urgentă, trebue amenajată coasta între Constanţa şi Mangalia făcându-se adăposturi pentru refugiul ambarcaţiunilor de sport prezente şi din viitor ale Y. C. R. R. şi particularilor. Fără aceste adăposturi nu-i posibilă desvoltarea sportului maritim atât de necesar creerei mentalităţii marinăreşti. Cheltuelile necesare nu ar fi un lux, deoarece vor folosi atât navelor mici ale apărării litoralului cât şi pescarilor de pe litoral.

Un singur adăpost de acest fel, la Eforia nu este suficient căci ambarcaţiunile surprinse de furtună, trebue să aibă cât mai multe posibilităţi de a ajunge şi adăposti la coastă. In acest scop, Mangalia oferă un excelent adăpost. Cu o cheltuială de maximum 1 milion jumătate se poate face dragajul portului care nu a mai fost dragat dinainte de război. S'ar obţine prin dragaje adâncime de 5—6 m, suficientă şi navelor mici ale Marinei Regale.

REDACŢIONALE

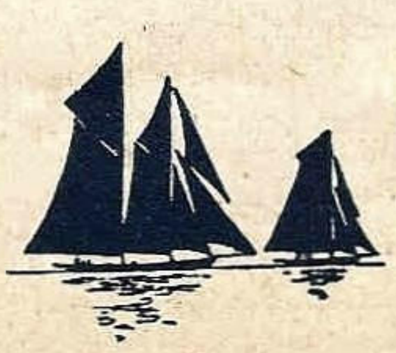
La No. 7-8 al revistei noastre, din cauza unei greşeli de technică tipografică, s'a omis a se trece numele autorului articolului „Necesitatea unui port de pescuit şi yachting la Constanţa". Artorul acestui articol este dl. Alex. Daia.

Deasemeni la No. 9, s'a greşit titlul dela pag. 135. In loc de „Cum s'a serbat ziua apelor" trebuia a se pune „Cum s'a serbat ziua Marinei" despre desfăşurarea serbărilor acestei zile ocupându-se acest articol.

Ministerul Apărării Naţionale în dorinţa de a păstra neştirbit prestigiul corpului ofiţeresc al armatei a interzis ofiţerilor de a face parte din diferitele asociaţiuni.

Acest ordin al Ministerului Apărării Naţionale a fost probabil greşit interpretat de unii membri-ofiţeri care au anunţat că sunt nevoiţi a se retrage din L. N. R. Cerând preciziuni Ministerului prin Insp. G-ral al Marinei Regale, ni s'a confirmat cu No. 1708 din 10 Iunie 1935 că în conformitate cu ordinul D-lui Ministru al Apărării Naţionale ofiţerii, maeşfri, submaeştri şi subofiţerii întregei armate pot face parte ca membri atât în Liga Navală cât şi în Yacht Club Regal Român şi Soc. „Salvamar".

Acest ordin al D-lui Minisfru a apărut şi în Monitorul Oastei.



ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA-IULIA	SUCEAVA
GALATZ		7 h.	21 Oct.	15 Nov.	12 Dec
SOULINA	16 h.	—	21 „	15 „	12 „
	—	17 h.	21 „	15 „	12 „
CONSTANTZA	6 h.	—	22 „	16 „	13 „
	—	14 h.	24 „	18 „	15 „
ISTANBUL	10 h.	—	25 „	19 „	16 „
	—	23 h.	25 „	19 „	16 „
IZMIR	6 h.	—	27 „	21 „	18 „
	—	11 h.	28 „	22 „	19 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	29 „	23 „	20 „
	—	20 h.	29 „	23 „	20 „
MALTE	6 h.	—	1 Nov.	26 „	23 „
	—	20 h.	2 „	27 „	24 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	4 „	29 „	26 „
	—	20 h.	4 „	29 „	26 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	6 „	1 Dec.	28 „
	—	18 h.	6 „	1 „	28 „
MARSEILLE	14 h.	—	7 „	2 „	29 „
	—	16 h.	11 „	6 „	2 Ian.
BARCELONE	11 h.	—	12 „	7 „	3 „
	—	16 h.	13 „	8 „	4 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	14 „	9 „	5 „
	—	11 h.	15 „	10 „	6 „
ALGER (facult.	10 h.	—	16 „	11 „	7 „
	—	18 h.	17 „	12 „	8 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	22 „	17 „	13 „
	—	15 h.	22 „	17 „	13 „
CHIOS *	6 h.	—	23 „	18 „	14 „
	—	10 h.	23 „	19 „	14 „
ISTANBUL	11	—	24 „	19 „	15 „
	—	17 h.	24 „	19 „	15 „
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	20 „	16 „
	—	20 h.	26 „	21 „	17 „
SOULINA	6 h.	—	27 „	22 „	18 „
	—	7 h.	27 „	22 „	18 „
GALATZ	16 h.	—	27 „	23 „	18 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	4/X	20/X	28/X	8/XI	22/XI	8/XII	15/XII	28/XII
SOULINA	17 h.	—	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
	—	18 h.	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
CONSTANTZA	6 h.	—	5 „	—	—	9 „	23 „	—	—	29 „
	—	12 h.	7 „	—	—	11 „	25 „	—	—	31 „
	6 h.	—	—	21 „	29 „	—	—	9 „	16 „	—
	—	18 h.	—	23 „	31 „	—	—	11 „	18 „	—
ISTANBUL	14 h.	—	8 „	24 „	1/XI	12 „	26 „	12 „	19 „	1/I
	—	20 h.	8 „	24 „	1 „	12 „	26 „	12 „	19 „	1 „
HAIFA	6 h.	—	13 „	28 „	5 „	17 „	1/XII	16 „	23 „	6 „
	—	18 h.	15 „	30 „	7 „	19 „	3 „	18 „	25 „	8 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
	—	20 h.	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	1/XI	9 „	21 „	5 „	20 „	27 „	10 „
	—	17 h.	18 „	2 „	10 „	22 „	6 „	21 „	28 „	11 „
	9	—	19 „	—	—	23 „	7 „	—	—	12 „
	—	20 h.	20 „	—	—	24 „	8 „	—	—	13 „
IAFFA	6	—	—	3 „	11 „	—	—	22 „	29	—
	—	8 h.	—	6 „	14 „	—	—	25 „	1/1	—
	6	—	22 „	—	—	26 „	10 „	—	—	15 „
ALEXANDRIE *	—	12 h.	23 „	—	—	27 „	11 „	—	—	16 „
	11	—	—	7 „	15 „	—	—	26 „	2 „	—
	—	16 h.	—	8 „	16 „	—	—	27 „	3 „	—
PORT-SAID	8	—	24 „	—	—	28 „	12 „	—	—	17 „
	—	12 h.	25 „	—	—	29 „	13 „	—	—	18 „
	8	—	—	9 „	17 „	—	—	28 „	4 „	—
	—	16 h.	—	10 „	18	—	—	29 „	5 „	—
HAIFA (facult.)	9	—	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
	—	20 h.	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
ISTANBUL	6	—	31 „	15 „	23 „	5/XII	19 „	3/I	10 „	24 „
	—	12 h.	31 „	15 „	23 „	5 „	19 „	3 „	10 „	24 „
	13	—	1/XI	—	—	6 „	20 „	—	—	25 „
CONSTANTZA	—	20 h.	3 „	—	—	8 „	22 „	—	—	27 „
	8	—	—	16 „	24 „	—	— „	4 „	11 „	—
	—	20 h.	—	17 „	25 „	—	— „	5 „	12 „	—
SOULINA	7	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „
	—	8 h.	4 „	18 8	26 „	9 „	23 „	9 „	13 „	28 „
GALATZ	18	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Lun ora 11	Octom. 21 „	Novem. 4 «	Novem. 18 »	Decemb. 2 „	Decemb. 16 »	Decemb. 30 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	21 »	4 »	18 »	2 „	16 »	30 „
	Plec. „ „ 22	21 »	4 »	18 »	2 «	16 »	39 „
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	22 »	5 »	19 «	3 „	17 »	31 „
	Plec. „ „ 16	22 »	5 »	19 „	3 „	17 »	31 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 9	23 »	6 »	20 »	4 «	18 »	1 Ian.
	Plec. Vineri „ 11	25 «	8 »	22 „	6 „	20 »	3 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	26 »	9 »	23 „	7 «	21 »	4 „
	Plec. Duminică „ 19	26 »	9 «	23 „	7 „	21 »	4 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	27 »	Escală suspendată				
	Plec. „ „ 11	27 »					
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	10 „	24 „	8 „	22 „	5 „
	„ „ „ 17	27 »	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR			
GALATZ	—	7 h.	10/X	7/XI	5/XII	NOTĂ: Durostor poate face escale suplimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.
SOULINA	17 h.	—	10 „	7 „	5 „	
	—	18 h.	10 „	7 „	5 „	
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	8 „	6 „	
	—	7 h.	12 „	9 „	7 „	
ISTANBUL	8 h.	—	13 „	10 „	8 „	
	—	18 h.	13 „	10 „	8 „	
LE PIRÉE	14 h.	—	15 „	12 „	10 „	
	—	11 h.	18 „	15 „	13 „	
VOLO	11 h.	—	19 „	16 „	14 „	
	—	15 h.	20 „	17 „	15 „	
CHIOS	14 h.	—	21 „	18 „	16 „	
	—	20 h.	22 „	19 „	17 „	
ISTANBUL	6 h.	—	24 „	21 „	19 „	
	—	12 h.	24 „	21 „	19 „	
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	22 „	20 „	
	—	20 h.	28 „	25 „	23 „	
SOULINA	7 h.	—	29„	26 „	24 „	
	—	8 h.	29 „	26 „	24 „	
GALATZ	18 h.	—	29 „	26 „	24 „	

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,5
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptienii

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" (sau România) ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA III	REG. CAROL I II	DACIA III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
		Linia II	Linia III										
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Oct. 12 „	Oct. 9 „	Oct. 26 „	Noem. 2 „	Noem. 9 „	Noem. 16 „	Noem. 23 „	Noem. 30 „	Dec. 7 „	Dec 14 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Dec.	8 „	15 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „	8 „	16 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	14 „	22 „	28 „	5 „	11 „	19 „	25 „	3 „	9 „	17 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	18 „	—	1 Noe.	—	15 „	—	29 „	—	13 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 »	—	20 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 »	—	21 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
	Plec.	» „ 18	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 7	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 Dec.	9 „	16 „	23 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	21 „	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	2 „	10 „	16 „	24 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	22 „	30 „	5 „	13 „	19 „	27 „	3 „	11 „	17 „	25 „
	Plec.	» » 14	M-ri » 14	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1800	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francez
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

U.I.C.M.B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

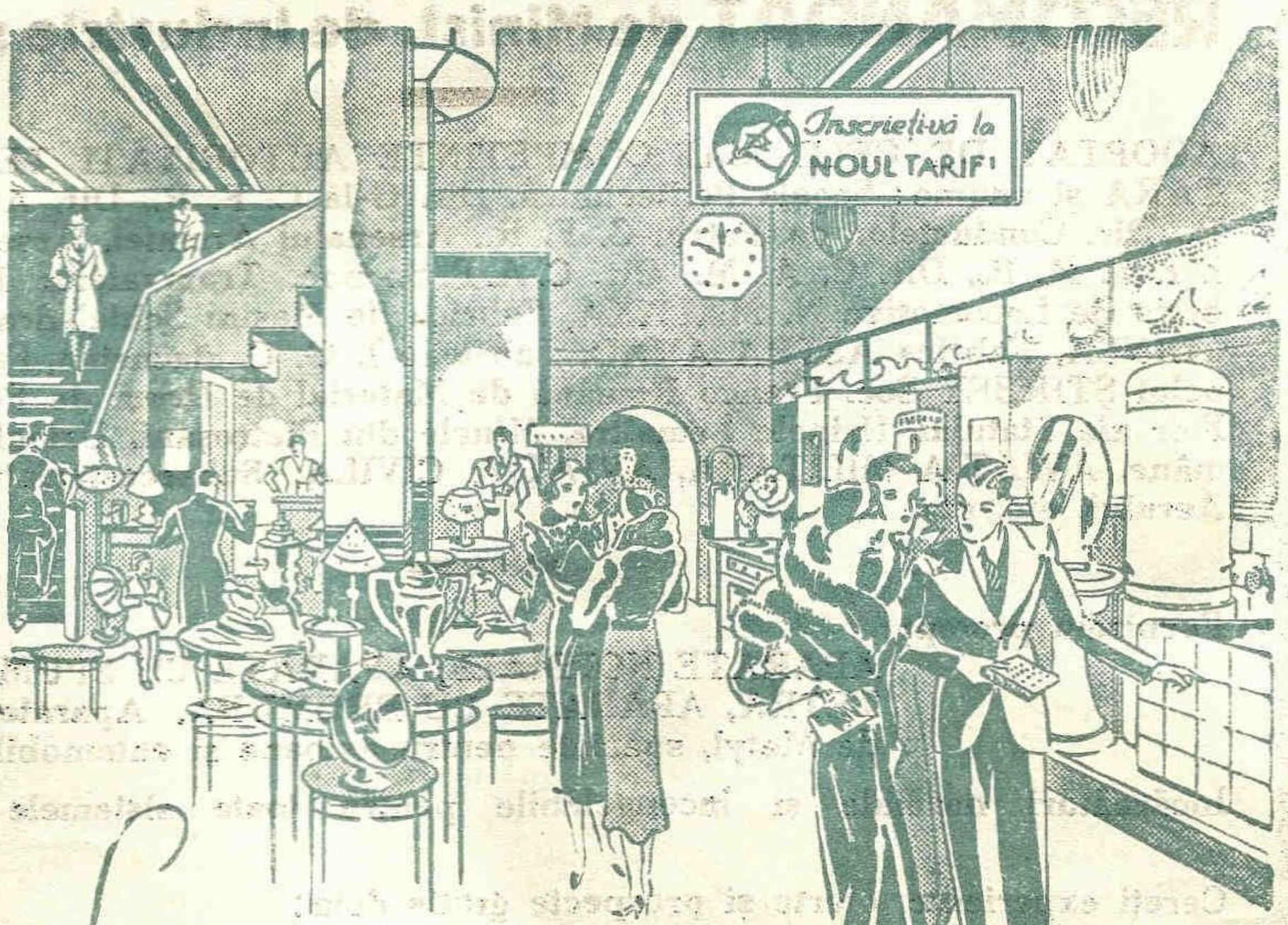
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocatie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOTELECTRIC



Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUTINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandantul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C. F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei, Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILĂ, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

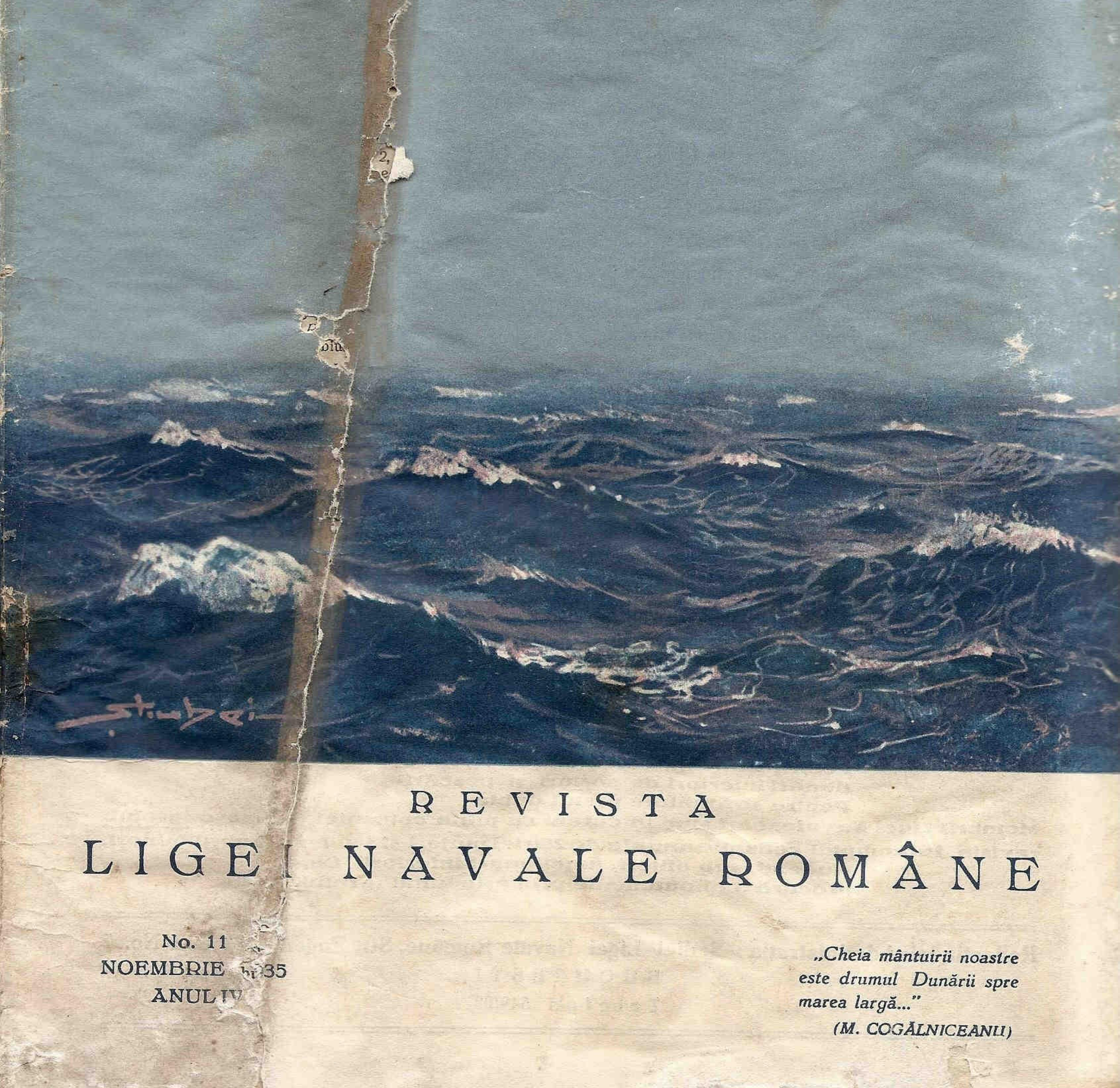
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

IMPRIMERILE „E. MARVAN".

Prețul Lei 20.—

524

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 11
NOEMBRIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescăriie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Mos Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Insula Şerpilor

Marinarul . . . . . *C-dor Ionescu-Johnson*

Evoluţia traficului maritim . . . . . *Lt. I. Ringhiopol*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth.*

Pagina judiciară maritimă . . . . . *

Excursia Ligei Navale Poloneze . . . . . *Lt. Comănescu*

Minunate întâmplări pe apă şi pe sub apă . . . . *I. Cădariu*

Din toată lumea: Interesul militar ai vitezelor mari;

Un proces interesant;

Construcţia unui canal între Oceanele Pacific şi Atlantic.

Informaţii—Noutăţi

Redacţionale

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
**Pentru şcoli, cazărmi . . . . . **	**„ 400**
**Pentru particulari . . . . . **	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari interiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină MODERNĂ *Str. Regală*. Cărţi, române şi străine papetărie, art. de biurou 10 %

MEDICI

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

FARMACII, DROGUERII

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 14-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare. varice. hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica. *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5 % specialităţi.
C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIA" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5*: Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada. 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate. laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — încălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artisttcă.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*: 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9*: reducere 20 %

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10 %
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6*. 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Caro No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7*: 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

CROITORI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

CABINETE MEDCIALE

Dr. I. URSAN Boli interne şt de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANTE

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

BRAILA

RESTAURANTUL REGAL *Piaţa Sf. Arhanghel*. 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel*. 10 %

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19 00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primeşte GRATUIT revista „*Marea Noastră*“ şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plăt sc numai o cotizaţie de
120 lei maj ri
60 lei minorii
fără a mai p imi revista

La cent al şi fili lele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamur L. N. R. . . . . 129 „

INSULA ŞERPILOR

Dragostea poporului nostru pentru marină şi marinari e atât de mare, încât nu aşteaptă decât prilejul pentru a se manifesta. Din cauză însă că această dragoste nu merge paralel cu cunoaşterea realităţilor, uneori se cade în exagerări. Pentrucă, după cum se poate vedea şi din conferinţa „Marinarul", una este viaţa marinarului din romane şi poezii, alta este cea reală.

Un exemplu ni-l dau călduroasele articole apărute în „Credinţa". „Gazeta" şi „Curentul" în legătură cu viaţa marinarilor de pe Insula Şerpilor.

La apelul lansat pentru cumpărarea unui aparat de radio, în mai puţin de două luni s'au adunat 21.000 lei, din cari 10.000 donaţi de Comisia Europeană Dunăreană. D-l Inginer Iliescu-Drânceni a dăruit chiar un aparat cu 8 lămpi, iar pentru bibliotecă s'au strâns şi expediat la insulă, prin Comandamentul Marinei, aproape 2000 volume.

Donatorii au înţeles urâtul, singurătatea, izolarea pazniclor şi cu grăbire au răspuns la apel. Iată un evident semn al dragostei mai sus pomenită. Şi tot această dragoste face ca d. Ion Dumitrescu dela „Curentul" să aşearnă cuvinte de sinceră revoltă contra celor cari ţin pe paznici câte trei luni pe insulă, dându-le doar o lună concediu şi silindu-i a-şi aduce hrana cu ei la înapoere.

Se uită însă că tocmai aceasta e viaţa reală a acestor *„geamanduri în uniformă"* în toată lumea. Trei luni se stă de veghe, uneori în condiţiuni mai tragice, pe faruri în vârf de stâncă ori pe cele plutitoare. Toată admiraţia deci, — dar altfel nu se poate şi ca atare de viaţa lor, viaţă pe care şi-a ales-o, nu poate fi învinuit nimeni. E viaţa marinarului, viaţă voluntară însă.

In ceeace priveşte hrana, putem asigura că ea nu lasă nimic de dorit, fiindcă atât C.E.D. cât şi marina militară au grija ca cel puţin la 15 zile odată să le-o împrospăteze. Provizia uscată : zahăr, sare, făină, etc. e asigurată pe un an. La ea se adaogă şi provizie vie, — pasări, oi etc. Iar şerpi... doar numele insulei arată că au fost poate când-va, — azi sunt goelanzi cu sute de mii de ouă, foarte savurate de insulari şi sulinoţi.

In ceiace priveşte aparatul de radio, asigurăm pe donatori că, după ce a fost pus la punct de d. C-dor Ing. Gelles dela P.T.T., a fost înzestrat cu *trei* rânduri de acumulatori, astfel ca atunci când unul e trimis la încărcare, un altul să-i ia locul şi al treilea să stea în rezervă. Afirmaţia deci că a fost luat fără a mai fi înapoiat e o învinuire nedreaptă adusă unui ofiţer de marină. Cele zece zile cât a stat comisiunea de studii hidrografice la Sulina avem certitudinea că a căzut în intervalul de 15 zile ce desparte o cursă a pilotinei de alta, — după cum o avem şi pe aceea că acumulatorul e acum pe insulă.

Recunoscători deci celor cari au relevat cu cele mai bune intenţii necazurile celor de pe insulă, am dori ca pe viitor cu aceiaşi dragoste să lupte pentru o realizare cu adevărat necesară : *înfiinţarea unui post emiţător de T. F. S.*, care implică şi a unui generator de lumină electrică. Numai aşa insula ar fi într'adevăr legată cu restul ţării, s'ar putea da ştiri meteorologice, zilnice şi comunica ori când ar fi nevoe, fie pentru cazuri de boală ori accidente, fie în cazul unui atac al insulei. Nu va mai fi nevoe nici de acumulatori pentru radio.

Chiar atunci însă să nu se creadă că viaţa pe insulă ar fi mai uşoară : viaţa marinarului e viaţă de renunţări, de suferinţe, de surghiun. Şi tocmai fiindcă e aşa, marinarul o îndrăgeşte şi aşteaptă cu nerăbdare să treacă zilele de concediu pentru ca să se reîmbarce sau să revie la izolatul, dar dragul lui colţ de veghe la far.

„MARINARUL"

de C-dor R. N. IONESCU-JOHNSON *)

Așa după cum îl știe toată lumea și după cum se știe, *Marinarul este omul Mării.*

Din ceasul când s'a dat Mării, marinarul rămâne legat de dânsa, de vaporul, corabia sau chiar de barca lui, *cu care el se simte una.*

Viața lui, numai e a lui, e viața Mării și viața Mării e viața lui.

Marinarul, după cum îl vede toată lumea, apare în două înfățișări, cu totul doesebite una de alta :

a) *Una prozaică, așa cum* e și alta

b) *Poetică, așa cum* e.

Primul aspect al marinarului și *cel adevărat,* aspectul prozaic, este cel nu prea cunoscut.

Marinarul este sclavul, robul Mării.

Zi și noapte, vrând nevrând, el trebue să fie la slujba lui, care cere și nu iartă.

Slujba marinarului este poate cea mai grea dintre toate slujbele, deși nu pare să fie.

E mai grea pentrucă el luptă și cu greutățile ei și cu Marea, dar nu pare, pentrucă elementele și frumusețile naturei și mai cu seamă Marea îl face să uite atât greutățile oboselei cât și răspunderea ce are și să stea la datorie, la slujba lui, cântând cunoscutul refren nemuritor :

„Vieni sull mar
„Vieni a vogar,
„Santirai lebreza
„Del marinar..."

sau : „Barca pe valuri saltă ușor... etc."

*

Al doilea aspect al marinarului, este *aspectul poetic,* izvorît din imaginația visătorilor sau a poeților amorezați ca și el de Mare, și geloși de viața marinarului, *pe care nici n'o cunoaște.*

De câte ori acești visători văd un marinar, văd un idol, se aprind și înflăcărați de vraja dorului de ducă și al Mării, în transportul visurilor lor, pleacă pe Mări închipuite fredonând celebrul refren Napolitan :

„O dolce Napoli
„O ciel beato... etc.
„Santa Lucia — Santa Lucia.

Intre altele, un fapt destul de nostim și care dovedește mentalitatea acestor visători e următorul :

Pe când eram comandant de vapor, de mult, vine la mine un tânăr cu înfățișarea artistică, îmbrăcat elegant, după ultima modă și cu un bilet de recomandație *insistentă,* din partea unei *Doamne* din înalta societate. *chiar soția Primului Ministru depe acele vremuri,* ca să-i dau un post de *cărbunar.*

L-am întrebat dacă a mai fost îmbarcat, dacă cunoaște meseria și dacă are alte haine de lucru.

— Da Domnule Comandant am cunoștințe de toate și deocamdată voiu lucra cu hainele cu care sunt îmbrăcat !"

— Bine !

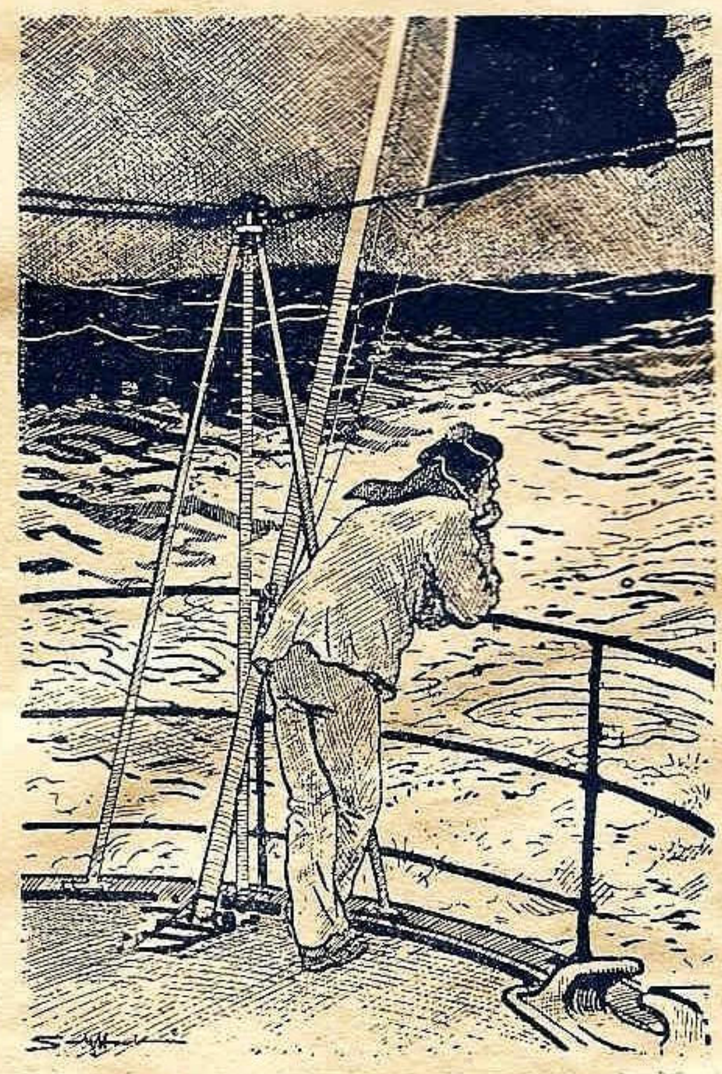
Am chemat șeful mecanic și i l-am predat să-l pună la lucru.

Acesta înțelegând cum stă treaba, într'un mod extrem de politicos și amabil îl invită cu el.

— Poftim lopata și broasca (un fel de opaiț de fier, cu care se luminează bunkerele — depozitele de cărbuni din fundul vaporului).

— Scoborâți D-voastră p'aici — o gaură rotundă și neagră cât abia trece omul, făcută în puntea vaporului, pe unde cărbunarul se coboară pe o scară de frânghie, în bunkere, la cărbuni.

— Poftiți, scoborîți d-voastră întâi.— Tânărul aproape îngrozit, s'a uitat în jos pe gaura neagră și fără fund, de rușine încearcă să intre pe gaură — dar... negăsind scara, întreabă îngrozit :



Pe dâra lunei cu gândul la ai lui.

— Nu e nici-o scară ?

— Ba da, e una de frânghie, căutați-o cu picioarele. Neștiind ce să facă cu lopata de fier și cu broasca la care se uita foarte curios, mecanicul politicos i le iea și-l invită să intre pe gaură, — tânărul foarte încurcat mai întreabă încă odată dacă încape — mecanicul surâzând îl asigură că încape, după cum a și încăput și a început să se scoboare prin tubul plin de praf de cărbuni, bălăbănindu-se cu scara de frânghie căreia îi căta cu mare grijă și nesiguranță treptele. La un moment scara s'a isprăvit. Atunci l-a cuprins groaza și din fundul bunkerelor strigă în disperare :

— S'a isprăvit scara !

— Nu face nimic, răspunde din gura tubului de sus mecanicul, dați-vă drumul jos !

---

*) Conferința solicitată de „CASA FEMEII" și ținută la 3 Noembrie. Din lipsă de spațiu redăm numai părțile caracteristice, în special finalul.

FLOTA NAVALĂ ROMÂNĂ
Baza Constanța
BIBLIOTECA
Nr. 564

— Cum ? așa în vid ?

— Da ! da ! că nu-i departe fundul.

In culmea disperării și în plin întuneric și praf de cărbuni și-a dat drumul și a căzut pe un morman de bolovani, cari erau cărbunii pe cari el trebuia să-i mânuiască.

Intr'o clipă și șeful mecanic a fost lângă el, mai exact, peste el și calm îi aprinse broasca, al cărui rost abia acum îl înțelege. La lumina fumurie a acestui opaiț de metal, mecanicul îi explică :

— Iată slujba D-voastră — cu lopata asta, veți umple coșul acesta cu cărbuni și apoi îl veți duce la gaura aia... unde îl veți vărsa jos la focari; atât aveți de făcut în patru ore, după care sunteți liber patru ore și apoi iar începeți din nou același serviciu. Nu trebuie să uitați, adaogă mecanicul, că nu trebue să stați de loc, pentrucă focarii de jos încep să țipe și să ceară cărbuni.

— Ați înțeles ? mai aveți nevoie de vre-o explicație ?

— Nu merci ! și mecanicul a dispărut în sus pe tub ca o pisică.

Aiurit tânărul cărbunar a rămas o clipă pe gânduri.

„Cărbunar mi-a trebuit, cărbunar m'am făcut", dar un strigăt urmat de o felicitare specială fochistă răsună ca un trăsnet pe gaura de jos :

— Ce faci mă ă ă ă, dormi ? Cărbuni că-ți... dracu să te ieie etc.

Și patru ore lungi, grele și negre a lucrat gingașul și elegantul cărbunar în praful de cărbune și în întunericul boilerului, cărând cu coșul cărbuni — la gura cea neagră, de unde din când în când o voce răstită și răgușită îl felicita pe nevăzute dar... pe auzite, pentru lipsa lui de inteligență. După cele patru ore cari nu se mai sfârșiau, acest cărbunar benevol, plin de iluzii, fantezie și praf de cărbuni a ațipit-o englezește, de nu l-a mai văzut nimeni. Abia înțelesese el ce va să zică a fi marinar.

*

Dacă ar fi conferențiar face clasificația marinarilor : marinari de mare, — cei adevărați, — marinari de apă dulce, de bălți, de stranduri, de uscat, teoretici, amatori sau sportivi, soldați, de operetă : apoi marinari de cârciumi, mai cele dintâi aspecte ale vieții marinarului, începând cu realitatea :

Dintre toți aceștia, bineînțeles că numai marinarii de mare cari duc greul mării, știu cât este ea de vicleană, amăgătoare și cât este de rea.

Un bătrân marinar, când fecioru său îi spune că vrea să se facă marinar, amărât îi răspunde :

„Dragul tatei, nu lua în seamă că Marea îți zâmbește, „că-ți făgăduiește comorile ei nenumărate, căci mai cu„rând ori mai târziu ea îți va deschide mormântul, ori te „va arunca pe țărm, slab, prăpădit și nefolositor lumei.

„De zici Mare, ori de zici femee tot una e"....

Totuși marinarul, încrezător în puterile lui și copleșit de dragul Mării, înfruntă toate piedicele, bravează toate amenințările și descurajările și din tinerețe ia drumul *Mării.*

Viața marinarului la Mare e un adevărat chin, căci acolo, pe vapor, ori pe corabie, marinarii sunt puțini și fiecare are treaba lui.

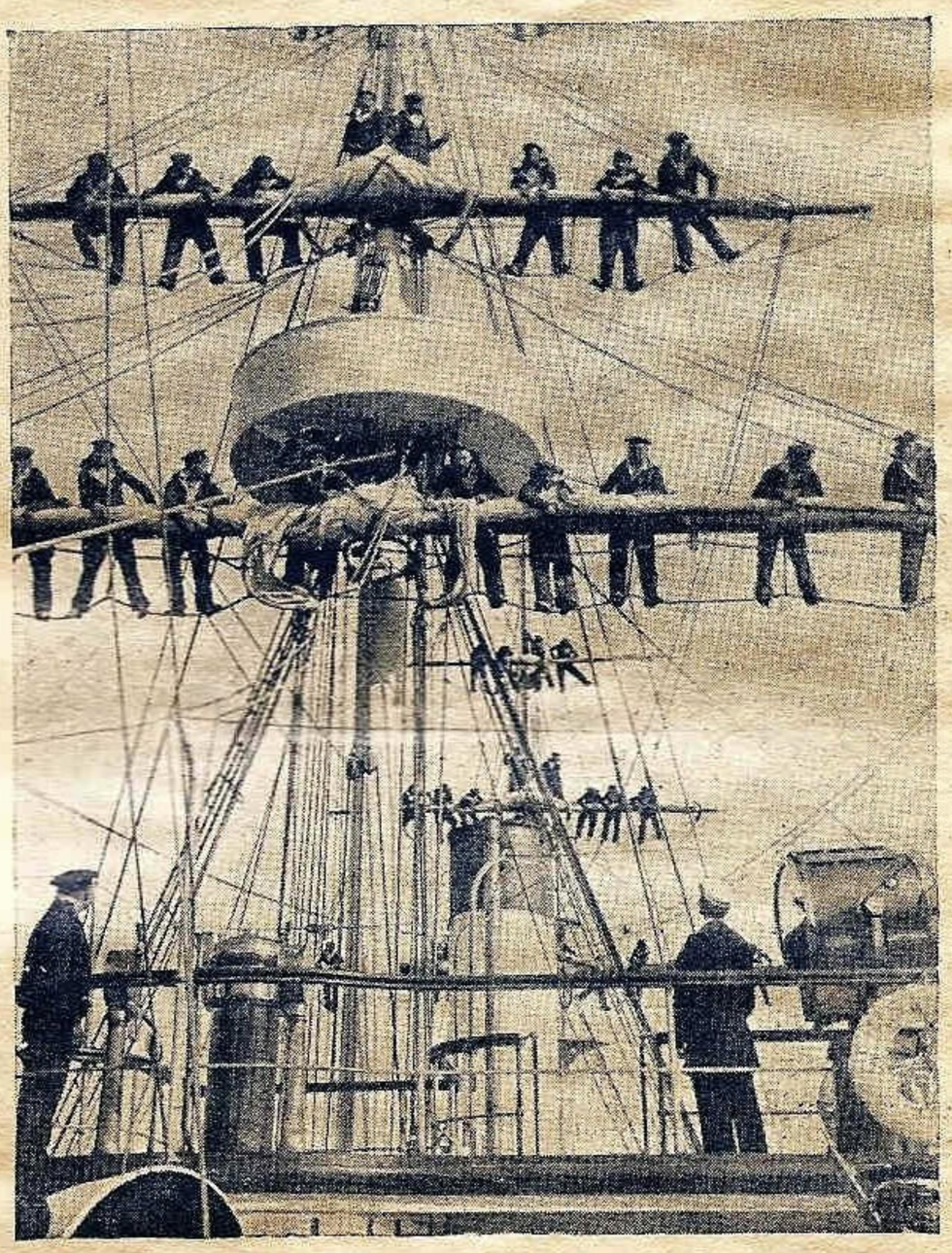
Dacă unul cade bolnav, treaba nu vrea să știe și altul trebuie să facă două trebi, să lucreze și pentru cel bolnav, că vaporul trebuie să meargă.

In uitare de tot ce-i al lui, de părinți, rude, cunoscuți și chiar de satul și țara lui, marinarul se devotează vaporului și în munca istovitoare — zi de zi — tăbăcit de sarea Mării, dormind cu ora și muncind cu ziua de multe ori nemâncat și totdeauna obosit, el e la slujba lui, uitând de toate, e *marinar.*

In lupta cu Marea crudă și nemiloasă, care în fiecare clipă de furtună, caută să-i distrugă vasul și să-i ia viața, el stă de pândă să repare tot ce strică valurile furioase ale Mării, și să alunge apa Mării care în valuri uriașe năprasnice și ne poftite năvălesc pe vapor, pe care vrea să-l copleșească și să-l distrugă.

O viață de sbucium, de muncă fără odihnă, cu un vrăjmaș îngrozitor și puternic, *care totuși cu orice preț trebuie învins,* pentrucă viața lui și a vaporului altfel, n'ar fi decât o moarte sigură.

Asta-i slujba marinarului, când spânzurat în vârfuri de catarge, bălăbănit în aer și expus primejdiei de a fi aruncat în valurile furioase ale Mării, unde sute de rechini, cu gura căscată și îngrozitoare și cu cele două rânduri de dinți tăioși ca briciul, îl așteaptă cu o poftă



La datorie, spânzurați în vârfuri de catarguri.

cu adevărat rechinească, ca să-i facă cinstea de a-l înghite dintr'o îmbucătură sau când în fundul vaporului, fără aer și lumină, trebuie să repare *ce nu merge,* și unde din când în când, Marea binevoiește să-l acopere cu un val spumos și plin de groază, *ca o baie a morței.*

Câți martiri ai Mării, în ochii celorlalți martiri, au fost smulși de valurile furioase ale Mării în momentul când, cu blidul de mâncare mergea încet și gânditor spre odihna de un ceas, a prânzului dorit.

Intr'o vreme de furtună pe cuprinsul oceanului cel rău, cu numele de Byscaia, un marinar alergând prin apa valului care umpluse puntea, ca să repare ce Marea stricase la cârma vaporului, este prins și supt de un val în ochii tuturor, smuls depe vapor și dus de val în Mare, pentruca la revenirea valului pe bord să fie readus la

vapor şi vârât între niște fiare, unde cu mare greutate ar fi putut să intre singur. Dumnezeul marinarilor l-a păzit şi l-a salvat şi de atunci, acest marinar prăznuiește ziua aceia când viața lui a fost cântărită pe coama valului din Byscaia.

Un alt marinar, care musai trebuia să descurce un lanț prins de ancora vaporului, pe o furtună în care toți marinarii la posturile lor au trebuit să fie legați, ca să nu-i iea valurile furioase ale Mărei, s'a scoborât pe lanțul ancorei vaporului nostru şi ținându-se de lanț a stat mai muit de un ceas spînzurat, lucrând mereu sub valul care-l acoperea complect. După fiecare val, cu groază fiecare se uita să vadă dacă marinarul mai era sau nu pe lanț.

Un alt marinar, în apa înghețată, cu un cuțit în mână şi legat, s'a dat la fund, ca să taie o frânghie încurcată la elicea vaporului, p ecând în jurul lui, rechinii *în rezervă,* așteptau momentul să-l înhațe — *dar a scăpat* — Dumnezeul marinarilor l-a păzit şi pe el.

Şi câte cazuri de bravură şi îndrăzneală marinărească, fără a mi cita miile cazuri de salvări şi de expuneri de viață pentru salvarea altora, cum a fost cunoscutul caz „Titanic" şi altele la fel.

Intre acestea citãm unul din cele frumoase, acel al lui Miss Lucy Donaldson care văzând că un rechin a atacat pe un prieten al său ce se scălda într'un port din Australia, sare în Mare şi înotând până la cei doi luptători, bate apa cu mâinile făcând spume, sperie rechinul care fuge, apucă pe prietenul său şi-l aduce la mal — dar din lupta lui cu teribila bestie, cu tigrul Mărei, se alesese fără un umăr şi fără carne pe picioare : a scăpat de a fi mâncat complect de rechin dar... a murit, îndată ce a fost scos din Mare.

Marinarul e desbrăcat complect de egoism, pentrucă în fața morții pe care o privește o viață întreagă drept în față, dispare răutatea, dispare egoismul şi locul lor e luat de sentimentul de altruism şi al bunătății, calitățile recunoscute de o lume întreagă marinarilor.

Cine nu ştie că Ibsen, ca simbol al bunătății în scrierile sale are *un marinar,* ca şi Dichens şi alți mari scriitori ai lumei.

Asta-i viața marinarului.

Așa cum e, grea şi plină de primejdii şi abnegații, pe care trebuie s'o trăiască în o complectă izolare de ai lui, şi-a lumii lui de pe uscat, căci din momentul îmbarcării lui pe vapor, lumea lui e lumea Mărei.

*

Al doilea aspect al marinarului, acel care nu-i decât fantezie, vis frumos şi 'nchipuire, este *aspectul poetic,* care totuşi merită să fie ştiut :

Marinaru-i omul Mărei...
Marea'i este lumea lui,
Lumea lui — nemărginirea,
Drumul lui e neştiutul,
Orizontul — infinitul.

El stă veşnic în cuprinsul lumei lui, în lumea Mărei, într'un cerc al *lumei lui,* ce-l desparte şi de ceruri şi de Marea de sub el şi de lumea care este dincolo de *lumea lui.*

El plutește pe o pânză transparentă de smarald, ce într'un farmec dulce îl poartă, ca într'un vis, într'o dulce legănare, pe albastrul sân al Mărei.

Iar oglinda uriaşe, îi arată ceru 'n Mare, unde vede scoborâte stelele din cer şi luna, vede-un soare, ce nu arde, vede-o lună care nu-i decât vis şi 'nchipuire, *visul marinarului.*

Marea veşnică şireată, îl atrage, îl absoarbe, şi-l răpește *lumei lui,* ca să nu simtă dânsa, *dragul marinarului.*

Când e lină îl desfată şi-l robește numai ei ; când e rea şi furioasă, din albeața spumei ei, îl îmbracă în scântei de mărgăritare albe, şi 'n sclipiri de diamant, să-i rămână 'n veci amant.

De aceia marinarul, îşi iubește Marea lui şi-şi robește viața toată numai Mărei, *Mărei lui.*

Deasupra-i nemărginirea cu secretele-i cerești, cu stăpâna lumei — *luna* — şi cu miile de stele, *dulci zâmbiri de diamant,* şi cu soarele arzător, ce dă viață tuturor, asta-i *lumea mea* şi-a lor, *lumea marinarilor.*

Dedesuptul lui, pe sub pânza de smarald, după care se ascund stelele şi luna serei, viețuiește *lumea Mărei,* unde mii de lighioane, în lichidul străveziu, duc o viață de tăcere şi de groază pentru acela care ar vrea ca să pătrundă, taina Mărei cea profundă.

Dorm de mii de ani în fundu-i, mastodonți marini, coralii şi sargasuri şi liane, ce leg pe 'ndrăznețul care, se avântă în misteru-i.

Stelele ce's prinse 'n fundu-i luminează stâncile şi polipii cei cu stele şi cu candele marine, pândesc lumea care vine, să le strice rostul lor.

Stau şi crabii şi homarii printre pietre pânditori ai vrăjmaşilor ce-ar trece, prin cuprinsul lumei lor.

Şi torpilele stau gata, să cutremure puterea celor cari ar năzui, să încerce să le atace, ori să iasă 'n calea lor.

Iar Lincornii şi Narvalii, Nautilii şi Calcanii, stau şi ei la pânda lor, *ca străjeri de fund ai Mărei.*

Urşii, Leii, Morse, Câinii şi cu Focile sglobii se ridică 'n sus pe sloiuri, ca să vadă şi ei ce-i, pe de-asupra lumei lor, pe cuprinsul Mărilor.

Submarinele 'ndrăznețe, cu chiurasa 'n carapace, se ridică 'ncet să vadă de-i război, ori dacă-i pace.

Torpiloarele, delfinii, alergând în fuga mare, dau de ştire să s'adune număr mare de delfini, iar pe urma lor să vină, *flota mare de rechini* băgători de groază în lume, păzitori aprigi marini.

Pe cărarea aurită, ce desparte Mare 'n două, în hărjoana lor nebună, cânt sirenele la lună şi în vraja lor şi-a Mărei, îi atrag pe marinari, îi încântă şi 'i îmbată, şi 'n iubirea fără suflet, viața le-o robeşte toată.

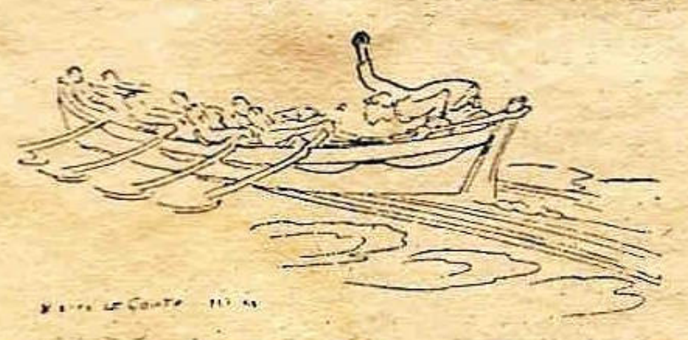
Lasă sufletul să plece, pe pustiuri, după vânturi, iară ei după sirene, după dulcea lor himeră, fug în lumea care nu-i decât vis şi amăgire, decât viața care nu-i.

Așa este marinarul şi-așa este *lumea lui* : feerie, înfricoşare şi uitarea vieței lui.

Marea lacomă 'l răpește tuturor ce li-i drag, îl momește, îl încântă şi'l atrage spre durere şi neant, unde prins de vraja Mărei, uită viața, vieața lui şi se lasă în neştire spre cuprinsul Mărei lui.

Asta este ceea ce nu-i — *Viața marinarului.*

C-dor Ionescu-Johnson



EVOLUȚIA TRAFICULUI MARITIM

Marea este factorul cel mai puternic de circulație al bogățiilor, cea mai minunată cale de schimb și cel care renunță să o folosească, renunță ca să-și afirme existența în concernul comercial.

Puterea statelor depinde de bogăția lor.

Comerțul este cel care permite să se realizeze și să utilizeze aceste bogății.

Cine stăpânește marea, stăpânește comerțul lumei; cine stăpânește comerțul, dispune de bogățiile lumei și în consecință domină lumea însăși *(Walter Raleigh)*.

O țară poate să-și asigure existența cu propriile sale mijloace. Pentru a crește, a se desvolta, a trăi cu adevărat, trebue să intre în relații cu celelalte țări, dându-le surplusul solului sau industriei sale.

Din punct de vedere material o țară nu progresează, nu trăește decât dintr'un comerț exterior activ.

Cel care renunță la distribuțiile bogățiilor prin transporturi maritime, abandonează o bună sursă de venituri.

A renunța la o flotă de comerț națională, este sinonim cu a desconsidera unul din mijloacele cele mai eficace, de a câștiga o clientelă externă, și a compromite în mod grav desvoltarea agricolă și industrială.

Comerțul mărei este unul din cele mai puternice mijloace pentru a aduce fericirea în timp de pace și a face în timp de răsboi forțele unui stat mai formidabile. *(Colbert)*.

Importanța considerabilă a căilor maritime de comunicație arată clar că, încă din antichitate, cei cari au știut să le exploateze au ajuns la bogății fabuloase, ce contrastau cu mediocritatea timpurilor lor politice sau extensiunea lor teritorială. Fenicienii, Genovezii, Venețienii, Hansa, Portugalia, Olanda, oferă exemple caracteristice.

Astfel se explică expansiunea către mări și oceane în timpurile moderne, a țărilor stăpâne pe destinele lor.

Franța sub Richelieu, Rusia sub Petru cel Mare și Germania sub Wilhelm cel Mare.

Pentru a înțelege problema utilizărei navelor de comerț, trebue urmărită evoluția traficului maritim în decursul secolelor și rolul pe care l'a jucat ca factor de civilizație. El a fost întotodeauna principalul mijloc de interpenetrație a popoarelor și în această calitate a favorizat puternic progresului.

Originele traficului maritim și fazele evoluției lui

Nimeni nu ignorează că civilizația noastră occidentală, a început să se desvolte pe țărmurile Mărei Mediterane, unde se organiză schimburi între națiunile civilizate ale Europei, Asiei și Africei.

Din sec. V a. Chr. până în sec. X d. Chr., Mediterana rămâne singura mare parcursă în mod permanent de bastimente de comerț.

După o lege care se pare că a guvernat toate mișcările migratorii ale oamenilor, civilizația care s'a desvoltat pe coastele de răsărit ale Mărei Mediteranei, se răspândi treptat spre west, urmând mersul soarelui, prin *comerțul* ce stabilea primele legături dintre popoarele vecine.

Transporturile au început să aibă importanță economică din momentul când au început să fie de utilitate publică.

In evoluția lui dealungul secolelor, se disting trei perioade mai importante, strâns legate cu cele economice.

In prima perioadă marfa aparține *armatorului*.

In perioada a 2-a marfa este rezervată *pavilionului*. Armatorul se ocupă numai cu transportul. Se aplică sistemul protecționist pentru pavilionului *național*.

A 3-a perioadă, în care armatorii oferă serviciile tuturor țărilor: Traficul maritim *internațional*.

Prima perioadă

Primii armatori-negustori mergeau cu navele și mărfurile proprii în diverse porturi, unde își vindeau produsele. De aici luau alte produse pentru a le plasa mai departe.

Unde găseau condițiuni favorabile, înființau contoare, pe care le vizitau mai des.

Acestei categorii de armatori aparțineau Fenicieni, Greci, Genovezi, Venețieni, Liga Hanseatică.

Bogățiile acestor armatori erau strânse în locuri izolate cu posibilități naturale de apărare: o insulă (Tyr), o peninsulă (Sidon), o zonă mlăștinoasă (Veneția), un teren protejat de munți sau stânci în spre interior (Geova, Marsilia).

Aceiași caracteristică se observă și la Liga Hanseatică.

Origina acestei Ligi stă în alianța între Hamburg și Lübeck: 1241, Lübeck, Rostock, Winmar se organizează contra pirateriei pe mare și pe uscat. 1259, Londra, Stocholm, Bruges, Bergen se alătură între ele.

Liga Hanseatică prezenta un rol internațional și pentru a nu depinde de nici o putere terestră, își avea stabilit sediul în Wisby din Insula Gotland. Codul Hansei purtă mult timp numele, *Codul Maritim dela Wisby*.

In această primă fază comerțul maritim nu avea decât slabe legături cu comerțul terestru. Acestea însă se accentuiază pe măsura desvoltării industriale a interiorului și a comunicațiilor.

Fiecare navigator visa să găsească regiuni miraculoase, pe care să le exploateze pe compt propriu. La aceasta se mai adaogă și dragostea de aventuri, credința religioasă, curiozitatea științifică, care era inspirată de renașterea studiilor ce anima.

Perioada pavilionului

Din secolul 17, această primă etapă suferă o profundă transformare. Un mare număr de țări au devenit centre de producție și chiar industriale.

Ele oferă transporturilor maritime surplusul producției lor și cer peste mări, materii prime și mărfuri de consumație.

Tendința este de a rezerva pavilionului național prețiosul aport, de origină sau cu destinație națională.

Legăturile porturilor cu interiorul și centrele industriale se intensifică și perfecționează.

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

— 15 Octomvrie - 15 Noemvrie —

Au mai trecut încă 30 de zile pe răbojul vremei, dela apariţia numărului trecut fără a ne aduce mai multe veşti bune decât rele pe care să le putem înregistra în paginele acestea.

Erau vremuri când zilele sfârşitului lui Octombrie şi începutul lui Noembrie, elevatoarele din porturile Dunărei şi din silozurile Constanţei lucrau fără oprire, fără odihnă, vârsând zi şi noapte în pântecele gol şi deschis al magaziilor vapoarelor grâul românesc.

Astăzi, mai că auzi greerii prin porturile Dunărene, şi dacă nu ar mai fi puţină viaţă în port la Constanţa şi Galaţi, dacă nu s'ar mai pune vreun *Cicerin* pe uscat, ar uita cetăţenii că avem vreo 400 km. de litoral maritim şi vreo mie de kilometrii din Dunăre.

Vremurile bune din poveştile de altă dată, s'au dus de mult.

Astfel de curând a fost semnată convenţia Comercială cu Turcia care cuprinde printre altele, dispoziţia că dela 19 Oct. transportarea mărfurilor destinate statelor Europei Centrale să se facă de către navele S. M. R-ului şi prin Constanţa. Vă puteţi închipui cred de câtă actualitate revine şi cu câtă tărie se impune chestiunea reînoirei şi sporirei parcului de nave ale S. M. R. de care scriam şi în numărul trecut.

Ştiţi, că de acum vreo 2—3 numere pomeneam de un război surd între noi şi piaţa Egiptului, război care înceta din când în când prin câte un armistiţiu. Convenţia comercială cu Egiptul expirase, şi nu se lucra decât prin prelungiri pe termene scurte până la încheerea unei convenţii definitive.

In sfârşit la 18 Oct. au plecat delegaţii români la Cairo pentru discuţiile noului tratat, şi toţi negustorii din porturile noastre aveau motive să se bucure ; Rezultatul... ca să nu mai lungesc vorba, e că azi suntem din nou în război comercial declarat cu Egiptul. Ni s'a închis prin urmare, cel puţin deocamdată, posibilităţile exportului unor serii de bogăţii româneşti, cum e de exemplu lemnăria şi petrolu' şi care aveau din ce în ce căutare pe acea piaţă, şi de pe urma cărora intrau în ţară vreo 60 milioane lunar, în valută forte.

Nici cu Grecia nu stăm mai bine. Prin măsura ce se luase de a se aplica tuturor mărfurilor importate o supratăxă de 44%, raporturile comerciale cu Grecia se cam înăsprise. In fine, s'a renunţat la aceea supracotă, fără însă ca raporturile să se fi schimbat în bine.

Principalul articol al nostru de export în Grecia era tot lemnăria. Din importul de 202.614 m.³ de lemnărie pe primele 6 luni a anului, 130.366 m.³ adică 55% era exportat de noi. Guvernul elen

---

Comercianţii şi oamenii de stat înţeleseră, că desvoltarea interiorului poate susţine marina de comerţ, iar aceasta favorizează desvoltarea producţiei interioare. Din aceste motive începe a se rezerva marfa pavilionului naţional.

Franţa, prin dreptul de vamă al lui *Colbert* este mai moderată, favorizând mărfurile aduse cu pavilion naţional prin drepturi preferenţiale.

In Spania şi Portugalia se introduce acelaş sistem.

Transporturile de lungă cursă nu mai pot fi făcute decât de armatorii ce aparţin naţiunilor ce sunt capabile ca să absoarbă aceste mărfuri.

Liga Hanseatică, republicele Maritime Italiene, dispar în sec XVII, aparţinând unor ţări sărace, iar cele bogate închizîndu-le porţile.

Din contra, Marsilia, Barcelona, Cadix, Londra, aparţinând unor monarhii puternice, se desvoltă foarte repede din punct de vedere economic.

Perioada internaţională

Transporturile maritime sunt în serviciul ansamblului comerţului maritim mondial.

Pavilionul naţional nu mai poate fi alimentat esclusiv de comerţul naţional.

Formidabila revoluţie industrială vine să răstoarne vechile aşezăminte. Aplicarea maşinismului în industrii, în comunicaţiile terestre şi maritime, construirea de nave metalice şi cu propulsiune mecanică, sunt operile acestui secol de radicale prefaceri.

Populaţia Europei trece dela 175 milioane în 1801 la 400 milioane în 1900.

Această enormă aglomeraţie producătoare, trebue să găsească pe de o parte subsistenţele pentru oameni şi materiile prime pentru industrii, iar pe de alta debuşeuri pentru produsele fabricate.

Cum boqăţiile naturale sunt neuniform repartizate pe suprafaţa pământului, un puternic curent de schimburi între popoare începe.

Desvoltarea traficului maritim va fi impusă deci de aceste necesităţi.

Tonajul brut mondial a trecut dela 6 milioane în 1840 la 15 milioane în 1870, pentru a ajunge la 70 milioane astăzi.

Natura mărfei s'a schimbat. Ea nu mai aparţine armatorului, decât în cazuri foarte rare.

Acum nu se mai transportă ca odinioară numai mărfuri rare, scumpe, uşoare. Mărfuri prime, grele, ocupă din punct de vedere cantitativ locul de frunte.

Ţările industriale au nevoe de enorme aprovizionări de materii prime, combustibil şi hrană, exportând surplusul producţiei lor, fie pentru acoperirea cheltuelilor, fie pentru venituri.

Deasemenea *porturile* au evoluat, devenind centre de producţie sau către cari converg comunicaţiile dela centrele de producţie.

Transporturile s'au organizat într'o industrie separată de producţie sau de proprietătea mărfei.

Desvoltarea căilor ferate, aduc un mare ajutor traficului.

Dimensiunile şi vitezele navelor au crescut.

Marfa nu mai este naţională prin origină sau destinaţie.

La 1849 Parlamentul Englez abroqă Actul de Navigaţie, pentru motivul că desvoltarea flotei luase înainte puterei de producţie a ei ; oferind mici avantaje vecinilor, va obţine mult mai mari beneficii dela ei.

1866. Franţa imită, proclamând libertatea pavilionului.

In 1923, la Geneva se stabileşte regimul general şi convenţia asupra statutului internaţional al porturilor maritime. Transportul maritim se poate face acum cu orice pavilion.

Fretajul variază cu circumstanţe foarte mobile internaţionale, după destinaţie, natura mărfei, pavilion, etc.

In timpul răsboiului se revine la perioada a doua.

Locot. RINGHIOPOL

însă a luat acum măsuri ca acest import al lemnăriei să nu se mai efectueze decât pe baza autorizaţiunilor Băncei Greciei, care se obţin însă foarte greu.

S'a dat un comunicat la 1 Noembrie că s'a primit asigurări că cererile de import în Grecia vor fi soluţionate fără restricţiuni, dar totuşi agitaţia exportatorilor de lemnărie continuă.

Piaţa Palestinei deasemenea e ameninţată.

In ultimul timp luase avânt mare exportul nostru în Palestina, de lemnărie, petrol, vite şi păsări. Numai în luna Octombrie s'a exportat de 40.059.997 lei, în această lună nu mai puţin de 125299 păsări au luat drumul Palestinei.

Un nou articol care a început să-l caute evreii din Palestina era în ultima vreme mălaiul românesc.

In total aveam un export de circa 636.404 lire palestiniene şi un import — format în majoritate de portocale şi lămâi — de 50.000 lire palestiniene. Deci o minunată balanţă excedentară. Iată însă că o comunicare a Băncei Naţionale dată de curând că nu mai are devize disponibile pentru Palestina ameninţă toată strădania pusă pentru cucerirea acestei pieţi. Chestiunea ce se va pune acum, este dacă nu vor răspunde şi Palestinienii prin represalii, înlocuind exportul nostru cu cel din Rusia şi Polonia. La 21 Oct. a plecat chiar un vapor cu vite poloneze în tranzit prin Constanţa.

Cu Italia deasemeni am terminat-o.

S'a denunţat şi acordul comercial cu ea.

Această ţară ţinea capul listei în exportul nostru. (In Octombrie acest export s'a rilicat la lei 311953480)

Singurul port care a mai lucrat ceva mai intens a fost Constanţa dar cu produse petrolifere.

In urma sancţiunilor decretate de Geneva, Italia s'a grăbit să facă rezerve cât mai mari, angajând cantităţi apreciabile de produse petrolifere pentru încărcarea cărora portul a primit dela 15 Oct. câteva zeci de tancuri sub diferite pavilioane.

Aplicarea acestor sancţiuni scot România din situaţia de primă furnizoare a Italiei, ceeace va constitui o lovitură groaznică traficului de produse petrolifere al portului Constanţa. In 3 Noembrie preşedintele Asociaţiei Industriaşilor de Petrol, a arătat Ministerului de Finanţe, printr'un memoriu, situaţia în perspectivă.

Până la aplicarea efectivă a sancţiunilor la care Anglia ţine atât de mult, vapoarele engleze nu se sfiesc să transporte ele însăşi acste produse petrolifere în Italia.

La 25 Octombrie portul Constanţa a şi în registrat această curioasă concepţie engleză asupra sancţiunilor economice: plecarea tancului englez *Bene* cu benzină cu destinaţia Italia. Probabil că Anglia a primit asigurările importatorilor italieni că această benzină nu e pentru aviaţia italiană ci pentru fabricarea apei de dinţi sau pentru scoaterea petelor de pe hainele soldaţilor abisinieni.

Intre timp Italia — dacă e adevărată vestea înregistrată la 30 Oct. — caută procedee de înlocuirea produselor petrolifere prin producţia altor carburanţi pe cale industrială.

Porturile Dunărene au înregistrat în acest interval de timp, o oarecare mişcare care, dacă nu e nici a 6-a parte din ceeace normal ar fi trebuit să fie, înseamnă totuşi ceva pentru cei ce trăesc din activitatea acestor porturi. Mişcarea e datorită mai mult mărfurilor în tranzit pentru statele Europei Centrale. Vapoare în majoritate sub pavilion grec şi englez, descarcă în şlepuri fosfat american sau rusesc pentru Cehoslovacia şi Ungaria, antracit din *Mariopol* (U. R. S. S.) pentru uzinele de gaz aerian din Cehoslovacia. fontă şi fier vechiu din *Nicolaef* pentru Ungaria, pământ mineral din U. R. S. S. pentru Cehoslovacia, fructe orientale pentru Ungaria, frize de parchet ruseşti pentru Cehoslovacia, etc. Cum am spus majoritatea transporturilor sunt aduse cu nave greceşti, şi manipulate apoi în şlepuri sub pavilion austriac, ungar, cehoslovac. Pavilionul nostru de Dunăre a fost puţin întrebuinţat.

In comparaţie cu luna Septembrie, activitatea vămei portului Galaţi pe luna Octombrie a marcat o scădere în venituri de 1.994.040 lei la import (11.098.031 lei în Septembrie şi 9.903.991 lei în Octombrie) iar la export o scădere de 2051 lei.

Alarmată de această puţină viaţă în porturile dunărene, oficialitatea a început să dea o deosebită atenţiune chestiunei. Astfel,, am avut de înregistrat o campanie la începutul lunei Noembrie pentru redresarea porturilor Galaţi şi Brăila.

La 5 Noembrie la ministerul de industrie şi comerţ a avut chiar loc o conferinţă la care au luat parte miniştrii comerţului şi comunicaţiilor, împreună cu secretarii generali, directorii serviciilor respective şi reprezentanţii Camerelor de comerţ din Brăila şi Galaţi. Conferinţa a examinat lipsurile de care suferă aceste porturi.

S'au arătat în această conferinţă că principalele nevoi ale acestor porturi sunt: lipsa unei şosele de legătură între ele, lipsa unor spărgătoare de ghiaţă, care să menţină navigaţia deschisă iarna, taxele exagerate ale C. E. D., politica tarifară a C. F. R. de protejare a portului Constanţa, chestiunea zonelor libere, scumpirea taxelor de cheiaj, învechirea instalaţiunilor mecanice ale silozurilor, munca scumpă, etc.

Furtunile, care de care mai groaznice, s'au ţinut lanţ, atât în M. Neagră cât şi în celelalte mări, soldându-se cu destule naufragii.

Astfel, pe la 28 Oct., o furtună care a ţinut vre-o câteva zile, a răscolit Marea Neagră dezorganizând toate itinerariile plecărilor şi sosirile de nave. Intrările de vase în port la Constanţa sau Sulina, s'au făcut cu întârzieri dela 10 la 40 ore, după lupte cu valurile furioase. Numeroase vase plecate din port, dar surprinse de furtună în mers, au avut de luptat din greu cu furia mării, unele cerând ajutoare. Nu a lipsit mult ca furtuna să nu văduvească puternica flotă comercială a Bulgariei de vaporul *Ţar Ferdinand* care plecase în ziua de 28 Oct. din Constanţa. Inecarea lui s'a dat chiar ca sigură, şi numai apoi a fost desminţită.

La 2 şi la 13 Noembrie furtunile s'au deslănţuit din nou în M. Neagră.

Din această cauză, la 4 Noembrie s'a pus pe uscat lângă capul Midia, vaporul sovietic *Cicerin* care trebuia să sosească la Constanţa, venind dela Odesa şi care era primul vapor sovietic ce ar fi intrat în portul nostru dela război.

Semnalele de S. O. S. au fost prinse de către telegrafistul salvatorului *King Lear*, care de câţiva ani onorează portul nostru cu prezenţa sa.

King Lear a cerut onorarii de salvare prea mari, astfel că *Cicerin* s'a adresat la Odesa. In ziua de 5 Noembrie a sosit spărgătorul le ghiaţă *Toros* care nu a reuşit să-l salveze din cauza fundurilor prea mici care nu-i permiteau să se apropie, astfel că a plecat spre Odesa, luând o parte din pasageri. In locul acestuia, a venit la 7 Noembrie dela Nicolaef spărgătorul de ghiaţă No. 1 şi o dragă, care asistate de către pilotina portului, au reuşit să salveze vasul în ziua de 8 Noembrie. Vasul a plecat apoi imediat spre Odesa.

Această ocazie, desigur neplăcută nu numai pentru Soviete dar şi pentru noi, au ocazionat două constatări:

Prima, se referă la graba şi ajutorul pe care reprezentanţii portului, Soc. Salvamar, şi marinarii remorcherelor româneşti l'au dat celor aflaţi în primejdie, iar a doua, la nevoia de a avea un remorcher salvator.

In fiecare an, odată cu vântul rece al toamnei încep furtunile şi se înmulţesc semnalele de ajutor. *Cicerin* a deschis seria sinistrelor ce vor avea loc în această iarnă. Spunem, *„ce vor avea loc"*, pentrucă nu a fost an când coasta noastră să nu fie îmbogăţită cu câte o epavă, sau candidat la epavă. Un serviciu de salvare prin urmare, ar renta atâta timp cât Crivăţul va bate spre coastele noastre. Nu numai din punct de vedere comercial, prezenţa unui asemenea vas sub pavilionul nostru ar fi necesară, dar şi din punct de vedere umanitar.

Pentrucă tot suntem la capitolul acesta al acidentelor de navigaţie, să pomenim şi de acele care au avut loc în port la Constanţa. Astfel, la 27 Oct. vaporul grec *Marea Nonicos*, în urma unei manevre greşite, s'a repezit în cheiul danei 31 să'l mute din loc. N'a reuşit însă decât să desprindă două blocuri şi să se avarieze singur. Două zile mai târziu, vaporul englez *Bosnia* a scos o baba la dana 10, iar la 5 Noembrie din cauza unei greşite interpretări a comenzilor la maşină, tancul norvegian *Markland* a dislocat şi el câteva blocuri din cheu cauzând portului o pagubă de vre-o 200.000 lei.

Şi la Giurgiu a avut de înregistrat o nenorocire. In ziua de 4 Nov. a luat foc în urma unei explozii tancul *S. R. D. No. 30* încărcat cu 62 vagoane benzină pentru Cehoslovacia.

Nu s'au putut salva decât cârmaciul, care a asistat îngrozit cum soţia şi cei doi copiii erau ar,i de vii în cabina tancului.

Cu greutate, remorcherul *Mântuirea* a reuşit să scoată tancul în flăcări din bazinul de petrol şi să-l eşueze în apropiere de ostrovul Mocanu, împiedecând astfel incendierea şi a altor tancur:.

In legătură cu condiţiunile de trai şi salarizare a echipajelor navelor sub pavilion naţional — ofiţeri şi marinari — e cazul a pomeni de asigurările pe care la începutul lui Noembrie d-l Ministru al Comunicaţiilor le-a dat slujbaşilor C. F. R-işti asupra rezolvirii problemei încadrărilor.

Se spune în toate părţile că ceferistul e un supra om, care luptă cu toate riscurile, intemperiile, care nu gustă din farmecul vieţii, etc.

S'ar putea compara oare viaţa unui acar, frânar sau fochist ceferist cu acea a unui marinar ? Şi cu toată această diferenţă mare de muncă, pericol, viaţa chinuită, ce diferenţă enormă în salarizare, în pensiuni, în asistenţă socială a acestor categorii de oameni ! D-l Maglaşul a expus situaţia personalului marinei noastre comerciale în numărul trecut ; articolul ar putea folosi spre comparare tuturor corespondenţilor ziarelor.

Campania de presă în favoarea ceferiştilor ne provoacă întrebarea : Nu ar fi oare timpul să se îmbunătăţească, să se reglementeze şi situaţia marinarilor ?

Ca fapte diverse întâmplate în acest interval de timp, să pomenim despre Congresul internaţional pentru exploatarea ştiinţifică a Mediteranei care şi-a ţinut şedinţele dela 16 Oct. la 20 Oct. în ţară la noi, la care au participat 22 delegaţi din 15 state. S'ar părea că ţinerea unui congres ce interesa exploatarea Mediteranei nu avea nici un rost să se ţină pe malurile M. Negre ; congresiştii însă, urmăreau chestiunea formării deltelor, şi Dunărea le oferea cele mai bune conlţiuni de studii.

In timp ce congresul acesta îşi ţinea şedinţele asupra deltelor, misiunea militară franceză, în cap cu subşeful Marelui Stat-Major al armatei franceze au făcut o excursie în delta Dunării, cu nava „*Domniţa Florica*" a P. C. A.

Faptul merită a fi înregistrat, pentrucă desigur că odată cu agreementul pe care 'l oferea excursia, autorităţile militare române ce au însoţit această misiune au putut să ia cunoştinţă şi despre părerile franceze asupra rolului deltei Dunării din punct de vedere militar.

In numărul trecut, la aceeaş rubrică înregistrasem deschiderea sesiunei de toamnă a C. E. D.

In această sesiune, comisiunea a avut să se ocupe de o nouă organizare a contabilităţii, precum şi de alcătuirea şi votarea noului buget pe 1936. Cum am spus şi în numărul trecut, bugetele comisiunei s'au încheiat mereu cu deficite, provocate din micşorarea numărului de vase intrate şi eşite prin gura canalului. Bugetul pe 1935 s'a soldat şi el cu un deficit de circa 20%. Ca bază de calcul al noului buget s'a luat cifra de 800.000 tone ce ar intra şi eşi în 1936 prin Sulina, fiecare tonă fiind producătoarea unui venit de circa 2.40 fr. aur în mediu, prin urmare o apreciere în minus cu circa 500.000 tone faţă de anii trecuţi.

In afară de chestiunea bugetului, s'a numit în postul de inginer şef al C. E. D., inginerul danez *Magnussen* în locul ing. englez *Ward*, în postul de ing. ajutor, ing. italian *Figarri* în locul ing. român *Neamţu*, demisionat şi d. Lt. Comandor *Păunescu*, doctor în drept, comisar maritim în locul d-lui Comandor *Herter*, eşit la pensic.

Chestiunea arzătoare pentru interesele noastre, adică acea a lucrărilor technice, a situaţiei gurilor Dunării nu a fost definitiv soluţionată nici de data aceasta.

Trecând la activitatea Marinei Regale, înregistrăm sfârşitul campaniei de vară, şi intrarea în noua perioadă de instrucţie de iarnă.

Contingentul 1933 s'a liberat, astfel că echipagiile rămase numai cu 2 contingente, au început să-şi restrângă activitatea.

Nava-bază *Constanţa* se află încă la Fiume pentru lucrările de recepţie a submarinului *Delfinul*.

Ca evenimente externe de ordin maritim, destul de multe bine înţeles, pentrucă lumea-i mare, dar care ar putea fi mai importante de semnalat decât acelea în legătură cu aceeaş tensiune în Mediterana.

Dacă de exemplu, e important de înregistrat că pachebotul *Aussonia*, de 13.000 tone în urma unei explozii a luat foc în port la Alexandria, aceasta nu e mai important ca alte evenimente decât prin faptul că acest vapor trebuia să încarce o cantitate apreciabilă de bumbac englezesc din Egipt pentru Italia. Notaţi, bine : un vapor italian, încarcă într'un port aproape englez, bumbac englezesc a cărui destinaţie de fabricaţie ce-ar fi putut fi alta decât pulberi de artilerie ?

In afară de această curiozitate a felului de a înţelege sancţiunile economice decretate de Geneva, cel mai mare concurs, dar sincer şi desinteresat, pentru salvarea pasagerilor, scoaterea vaporului din port, autorarea echipajului, a fost dat de către echipajiile navelor engleze aflate în port la Alexandria.

Am mai putea anunţa arborarea noului pavilion german, pe uscat şi mare, făcut cu mare solemnitate la 7 Nov. şi care bine înţeles, a stârnit o nouă campanie asupra reînvierei Marinei de război a Germaniei.

Printre veştile acestea belicoase, am înregistrat însă una care ar putea constitui un exemplu : Turcia şi-a comandat în străinătate nu mai puţin de 12 nave de pasageri a căror valoare totală ar fi o sută milioare lire, şi pe care le va pune în cursă pe Mediterana, Marmara şi M. Neagră.

Prin urmare, iată un stat care îşi cunoaşte nevoile sale şi pe care o interesează mai mult prosperitatea sa economică decât dacă viitoarea conferinţă navală se mai ţine sau nu se mai ţine.

După cum se ştie în vederea expirărei tratatului Washington la 31 Dec. 1936, Anglia luase iniţiativa la finele lui 1934 a unor conversaţiuni preliminarii care nu au avut nici un rezultat, dar care au fost reluate în astă vară când un reprezentant al Amiralităţii britanice a fost la Paris şi Roma aranjând reluarea discuţiunilor. De atunci însă, conferinţa ba se ţine, ba nu se ţine, dela o zi la alta svonurile se contrazic.

Ultimul svon, e că conferinţa va avea loc în mod sigur la Londra în cursul lunei Decembrie, şi unde Italia ar ridica şi chestiunea revizuirei problemei Mediteranei în sensul aplicărei strâmtorei Gibraltar, regimul actual al Canalului de Suez.

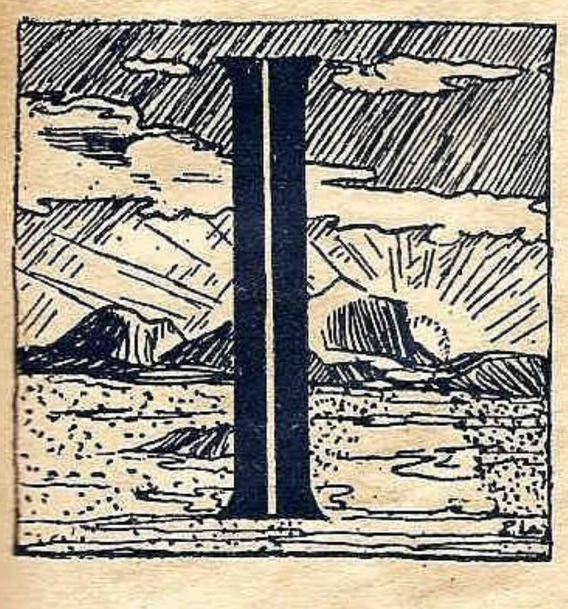
Chestiunea externă cea mai arzătoare, cum am spus, e ceea ce decurge din conflictul Italo-Etopian. Acest răsboiu a căzut de mult pe planul al doilea, principala chestiune ce se pune fiind cea a tensiunei dintre Anglia şi Italia în Mediterana.

Temerea care a dominat până acum a fost aceea ca să nu isbucnească un conflict între Italia şi Anglia, care ar fi putut aprinde focul în Europa.

Dela 15 Oct. până acuma au avut loc 3 întrevederi între ambasadorul Angliei la Roma şi Mussolini în scopul de a se produce

Pagina Judiciară Maritimă

Valabilitatea menţiunilor făcute de căpitan pe livretul individual



n coloanele revistei noastre No. 6 din Iunie 1934 la pagina Judiciară Maritimă (pag. 123) am arătat, că prin sentinţa Tribunalului Constanţa cu No. 387 din 1934 s'a respins acţiunea d-lui şef mecanic I. Naftanail prin care a chemat în judecată, pretinzând un milion lei daune, pe d. căpitan Al. Dimitriu comandantul vap. Oltenia *pentru faptul că i-a făcut menţiuni nefavorabile în livretul individual, precum şi pe soc.* Steaua Română *în calitate de responsabilă ca armatoare de faptele comandantului.*

Sus zisa sentinţă a fost atacată cu apel. De oarece acest proces prezintă un deosebit interes şi stabileşte o constantă jurisprudenţă cu privire la obligaţiunele comandanţilor de a face sau nu, menţiuni în livretele individuale, publicăm mai jos în întregime textul Deciziei Curţei de Apel din Constanţa (dos. No. 951 din 1934).

CURTEA DE APEL DIN CONSTANŢA

DECIZIUNEA CIVILĂ No. 75

Audienţa din 24 Mai 1935.

Preşedinţia d-lui Gh. I. Dimitriu Preşedinte.

I. Iosipescu consilier

B. Patraulea.

In ziua de 24 Mai 1935 s'a luat în cercetare apelul făcut de Ioachim Naftanailă din Constanţa contra sentinţei civile No. 387 din 1934 a Trib. Constanţa S. I-a şi apelul făcut de Alex. Dumitriu în contra aceleiaş sendinţe.

La apelul nominal a răspuns apelantul Ioachim Naftanail din Constanţa prin d. av. E. Tănăsescu şi apelantul Alex. Dumitriu prin d-nii avocaţi C. Tonegaru şi G. Dobias precum şi intimata Soc. Anon. Steaua Română" prin d-nii avocaţi Cons. Tonegaru şi Traian Constantinescu.

Procedura îndeplinită, apelurile timbrate şi motivate.

S'au cetit lucrările din dosar.

Părţile au pus concluziuni în sensul celor susţinute şi consemnate în jurnalul No. 2702 din 1935 aflat la dosar, dar care Curtea având necesitate de timp pentru studierea actelor dela dosar, după mai multe amânări legale a fixat pronunţarea pentru astăzi când în urma deliberaţiunilor ce s'au ţinut a pronunţat următoarea decisiune.

CURTEA

Asupra apelului făcut de Ioachim Naftanail, mecanic din oraşul Constanţa str. Alex. cel Bun No. 35 în contra sentinţei civile a Tribunalului Constanţa S. I-a cu No. 387 din 31 Mai 1934, prin care i s'a respins ca nefondat acţiunea ce a intentat contra lui Alex. Dumitriu comandantul vap. tank „Oltenia' domiciliat în Constanţa şi contra Soc. Anonime Române pentru industria Petroleului „Steaua Română" din Bucureşti B-dul Carol No. 5 pentru plata sumei de 1.000.000 lei cu titlu de daune materiale şi morale.

Ascultând susţinerile părţilor şi văzând actele din dosar.

Având în vedere că din toate acestea rezultă că faptele ce au dat naştere procesului sunt următoarele:

Apelantul reclamant Ioachim Naftanail a fost angajat la 27 Mai 1923 de către Soc. pârâtă „Steaua Română" ca mecanic I-iu pe vaporul de petrol „Pr. Barbu Ştirbey" pus pe atunci sub comanda pârâtului Alex. Dumitriu, cu un salariu de 6.000 lei lunar plus prima de navigaţie socotită după un tarif al societăţei.

Către sfârşitul luinei August 1923, vasul este supus unor reparaţiuni ce i s'a făcut la Londra sub supravegherea societăţei de navigaţie British Tankers et Co. reparaţiuni care s'au terminat în ziua de 7 Septembrie 1923 când vasul a plecat spre Constanţa.

La puţin timp după plecarea din Londra s'a rupt o aripă la elice iar mai apoi s'a ars un dinte la dinam, vasul rămânând în întuneric.

Reclamantul Ioachim în calitate de mecanic-şef al vaporului încă înainte de terminarea reparaţiunilor, adică pe la 5 Septembrie 1933 a întocmit un raport către comandant aducându-i la cunoştinţă că nu s'au făcut toate reparaţiunile necesare şi indică amănunţit ce mai trebue reparat, adică: Pompa de alimentaţie Weir. cercurile dela pistonul de medie, presiune şi valvurele dela tankuri, raport pe care îl prezintă după plecarea vasului în ziua de 7 Septembrie.

Comandantul vasului socotind că defecţiunile întâmplate se pot remedia cu mijloacele găsite pe bord şi-a urmat călătoria.

In acelaş timp reclamantul adresează Soc. Steaua Română o

---

o destindere. Anglia a cerut Italiei să retragă din Libia diviziile ce le are acolo şi care le considera ca o ameninţare asupra Egiptului şi o încurajare pentru naţionaliştii egipteni, iar Italia a cerut retragerea unităţilor flotei engleze venite din alte mări. Deşi Italia a retras numai o divizie din Libia, Anglia nu a răspuns încă prin retragerea forţelor, probabil pentru motivul că dispoziţia Italiei nu e suficientă pentru a le inspira siguranţă, mai ales cu evenimentele recente din Egipt.

Pe de altă parte, Anglia a somat Franţa să-şi precizeze atitudinea şi să răspundă dacă într'un eventual conflict în Mediterana, poate conta pe ajutorul flotei franceze şi dacă va putea utiliza bazele franceze.

Cum interesele Franţei cer prietenie cu Anglia, şi cum ajungerea la o destindere nu era posibilă decât prin retragerea unei părţi a flotei engleze din Mediterana, Franţa a trebuit să răspundă afirmativ la 30 Oct. In acest scop au şi plecat experţi navali francezi la Londra, a căror misiune este de a examina mijloacele practice şi modalităţile technice prin care s'ar pune eventual în practică angajamentul luat faţă de Anglia.

Totuşi Anglia, nu se încrede decât în puterile ei, şi ziarele engleze confirmă că guvernul Britanic vrea să pună în aplicare noui proecte navale.

Ar fi vorba să se întărească, poziţia Angliei în Mediterana, prin mărirea şi întărirea bazelor din Gibraltar şi crearea de noui baze la Centa, Tanger, Cartagena, Baleare, Navarin, Cefalonia, insulele Ionice şi Ciclada în care scop se duc tratative cu statele respective.

Se spune chiar că prin restaurarea monarhiei în Grecia, Anglia va avea un mare sprijin care l'ar recompensa printr'un mare împrumut acordat Greciei cât de curând.

Astfel, fiecare zi a adus când un duş cald, când unul rece.

Chiar dacă tratativele de destindere vor reuşi, un lucru este cert: Vom cunoaşte o nouă cursă de înarmare navală, care va antrena toate ţările, chiar şi pe cele mai mici.

MIRTH.

cerere de dimisie din postul ce ocupa motivând-o că „de maniera cum se procedează la vapor în ceeace priveşte autoritatea şi atribuţiile lui pe bord, nu poate asigura bunul mers al serviciului şi riscă să-şi piardă nu numai postul dar chiar şi reputaţia lui de bun mecanic".

Această demisie n'a avut nici o urmare fiindcă reclamantul n'a stăruit în ea, deşi putea să se debarce la sosirea vaporului în Constanţa. .

După efectuarea acestei curse vaporul pleacă din Constanţa spre America şi în drum face un popas în portul italian Fiume, unde intră în ziua de 17 Octombrie 1923; aci reclamantul face comandantului un nou raport prin care cere să se facă vasului noi şi indispensabile reparaţiuni, anume specificate în el.

In acelaş timp şi fără ştirea comandantului, intră în tratative cu o firmă din Fiume pentru executarea reparaţiunilor cerute de el fixând şi preţul de 70.000 lire sterline. Despre aceste tratative află agentul din Fiume al vaporului şi înştiinţează imediat pe pârâtul Alexandru Dumitriu care tocmai atunci înţelege că reclamantul este de rea credinţă şi că cere să se facă reparaţiuni inutile pentru a lua remisa dela casele furnizoare ; dealtfel era şi imposibil de admis că un vapor căruia i s'a făcut reparaţiuni în atelierele din Londra sub controlul unei case de specialitate, să aibe nevoie de noi reparaţiuni imediat după ieşirea din docuri.

Reclamantul Ioachim face cunoscut comandantului că el nu mai continuă voiajul dacă nu se face vaporului reparaţiunile cerute de el şi stătea toată ziua pe covertă, lăsând fără control personalul de sub ordinele lui.

Comandantul Dumitriu văzând această atitudine duşmănoasă a lui şi aşa de perseverentă, l-a debarcat în portul Fiume la 23 Octombrie 1923, notând toate acestea în carnetul de bord, iar în carnetul individual al reclamantului a scris că a fost debarcat din cauză de încercare de fraudă şi în general rea credinţă şi desinteresare faţă de nevoile vasului.

Pentru a exercita ultima presiune asupra comandantului vasului reclamantul a îndemnat şi pe mecanicii II şi III anume : Zamfirescu I. şi Neacşu Dumitru să refuze de a pleca cu vaporul până ce nu se fac reparaţiunile cerute de el şi aceştia au dezertat imediat dela bord, rămânând în Fiume, deşi comandantul nu le permisese plecarea.

Comandantul vasului în urma celor petrecute şi bănuind că mecanicii debarcaţi au făcut oarecari stricăciuni la maşini pentru a motiva atitudinea lor, a verificat toate maşinile şi cu ajutorul personalului de pe bord şi al firmei Kral din Fiume a făcut reparaţiunile uşoare care au costat 70—80.000 lei, după care şi-a urmat drumul pe mare.

La înapoiere în ziua de 7 Noembrie 1923 comandantul Dumitriu a făcut cunoscut Căpităniei Portului Constanţa cele petrecute la Fiume pentru a se lua măsuri contra mecanicilor Naftanailă, Zamfirescu şi Neacşu, care au înfrânt regulele de navigaţie, după cercetările preliminare Căpitanul portului Constanţa i-a trimis pe toţi trei în judecata Tribunalului maritim din Galaţi, care în lipsă i-a condamnat la închisoare pentru abaterea prevăzută de art. 38 din legea marinei comerciale, însă în opoziţie au fost achitaţi de Tribunalul Maritim.

După debarcarea de pe vasul Barbu Ştirbey, Naftanailă Ioachim a fost angajat pe vasul Minhla, pe Pallpetro de unde a plecat după scurt timp fără a se cunoaşte cauza, iar la 27 Aprilie 1933 a fost îmbarcat pe vasul „Basarabia" sub pavilion român cu salariu de 9000 lei şi hrană, însă la 11 Iunie 1934 a fost debarcat cu menţiunea „neglijenţă în serviciu, lipsă de la bord şi risipă de materiale".

O fire răsvrătită după cum îl arată martorii, Comandorul Ştefan Popescu şi căpitanul secund Nicolae Pastia, şi de patentă rea credinţă după cum îl înfierează certificatele Căp. Portului Constanţa No. 80 din 933 şi martorii Piess Ghido, Bassa Carol şi ceilalţi audiaţi în cauză, nu putea să-şi găsească un plasament avantajos de mai lungă durată.

Acestea sunt faptele care rezultă în mod neîndoios din actele dosarului cauzei.

Avându-se în vedere că apelantul Ioachim Naftanail prin acţiunea dela prima instanţă intentată la 25 Noembrie 1931, adică după opt ani dela debarcare, cere a fi obligaţi comandantul vasului Barbu Ştirbey Alexandru Dumitriu şi patronul său societatea Steaua Română să-i plătească în mod solidar cu titlu de daune morale şi materiale provocate de faptul că numitul comandant i-a notat în carnetul individual menţiunea mai sus arătată, cu rea credinţă şi prin abuz de drept, ridicându-i posibilitatea de a obţine un alt angajament similar, îşi întemeiază acţiunea pe disp. art. 998 şi următorii cod. civil.

Având în vedere că astăzi în apel, în primul rând pârâţii întâmpină că acţiunea derivând din contractul de înrolare intervenit între reclamant şi societatea pârâtă s'a prescris prin trecere de un an conf. art. 954 c. comercial.

Considerând că acţiunea de faţă reclamantul nu o întemeiază pe contractul de angajament, ci pe un delict sau quasi-delict civil, conform art. 998 c. civil aşa că ea este supusă prescripţiei de 30 ani, conform regulelor generale de drept.

Având în vedere că în fond reclamantul-apelant Naftanailă Ioachim îşi sprijină acţiunea în daune pe două fapte comise de comandantul Dumitriu prepusul societăţei pârâte „Steaua Română" şi care ar constitui cel puţin un quasi delict de natură a fi aduse grave pagube morale şi materiale, anume debarcarea lui de pe vas în portul Fiume şi notarea în carnetul individual a menţiunei „debarcat din cauza de încercare de fraudă şi în general rea credinţă, desinteresat faţă de nevoile vasului".

Având în vedere că pârâţii Alex. Dumitriu şi soc. Steaua Română în tot cursul procesului au recunoscut faptele pe care se sprijină acţiunea, însă se apără în sensul că măsurile luate de comandantul vasului în portul Fiume au fost dictate de atitudinea duşmănoasă şi de rea credinţă a reclamatului Ioachim Naftanailă, care nu urmărea altceva decât să ia remise de la atelierele de reparaţiuni d.n Fiume, inventând defecţiuni în maşini şi poate defectând chiar el însuşi maşini, care se puteau remedia cu mijloace de pe bord : că notarea în carnetul individual s'a făcut conform legei şi regulamentului de navigaţie şi în puterea dreptului ce avea în calitate de comandant de vas Alexandru Dumitriu.

Având în vedere că în drept conf. art. 998 şi următorii c. civil orice faptă a omului care cauzează altuia un prejudiciu obligă pe acela din a cărui greşeală s'a comis a-l repara ; legea în principiu adoptând un elementar principiu de echitate dă drept ori cui să tragă la răspundere pe acela care a comis un delict sau quasi-delict de natură a-i fi cauzat vreo pagubă.

Că atât doctrina cât şi jurisprudenţa explicând principiile legei în materie, au stabilit cu drept cuvânt că faptul dăunător nu dă loc la nici o responsabilitate de câte ori el constituie din partea autorului său îndeplinirea unei obligaţii legale şi nici atunci când faptul imputat este provocat de culpa celui ce a suferit prejudiciul (vezi Alexandrescu vol. V. pag. 400 şi 417 Aubry et Rau vol. IV pag. 754).

Nu mai încape nici o îndoială că atunci când quasi-delictul provocător de prejudicii a fost cerut, dorit şi făptuit după stăruinţa celui ce a suferit prejudiciul nu îndreptăţeşte pe acesta să ceară nici un fel de despăgubire.

Având în vedere că la lumina acestor principii de drept examinând cele două fapte pe care reclamantul îşi întemeiază acţiunea se poate vedea dacă reclamantul Ioachim Naftanail este în drept să ceară daunele formulate prin acţiune şi prin concluziunile formulate atât la prima instanţă cât şi astăzi la apel.

IN CE PRIVEŞTE DEBARCAREA LUI LA FIUME.

Având în vedere că rezultă în mod indubitabil din chiar recunoaşterea reclamantului şi mai cu seamă din petiţia adresată de el Comandantului de vas la 22 Octombrie 1923 şi jurnalul le bord al vasului, că numitul reclamant încă în ziua de 18 Octombrie 1923 când vasul se pregătea de plecare în portul Fiume a refuzat să mai facă serviciul de mecanic sub pretextul că nu s'au executat reparaţiile cerute de el printr'un alt raport făcut în ajun; că Dumitriu comandantul vasului cu drept cuvând l-a debarcat deoarece prezenţa lui pe vapor era cu desăvârşire inutilă în atitudinea adoptată. Că mai mult, el nu numai că a dorit să fie debarcat dar a sfătuit şi pe ceilalţi ajutori mecanici ai săi să părăsească serviciul fără incuviinţarea comandantului, lăsând vasul lipsit de cele mai imperioase nevoi care nu s'au putut satisface decât cu ajutorul unor mecanici luaţi din portul Fiume.

Că în asemenea împrejurări făcându-se debarcarea reclamantului acest fapt este departe de a constitui un quasi-lelict imputabil pârâtului Dumitriu din moment ce a fost cerut, dorit şi efectuat fără nici o împotrivire de către reclamant care şi-a primit toate spezele pentru întoarcerea în ţară, înţelegând astfel să rupă contractul de angajament între el şi Societatea „Steaua Română" prin demisia dată în acelaş timp din postul de mecanic; dealtfel însuşi refuzul de a face serviciul pe bord constituia o cerere a lui de a fi debarcat, deoarece ar fi rămas un simplu pasager pe vas, purtat şi întreţinut fără nici o utilitate, aşa că măsura comandantului de a-l debarca se impunea ca consecinţă neapărată a atitudinei luată de reclamant.

IN CE PRIVEŞTE NOTAREA IN CARNETUL INDIVIDUAL.

Având în vedere că în adevăr pârâtul Alex. Dumitriu la debarcarea reclamantului de pe bord în portul Fiume (Italia) i-a notat în livretul său individual că a fost debarcat din cauza de încercare de fraudă şi în general rea credinţă, desinteresat faţă de nevoile vasului".

Că acastă menţiune este făcută de comandant de perfectă bună credinţă şi ea corespunde întocmai cu realitatea faptelor petrecute, adică cu conduita numitului în timpul serviciului; în adevăr stăruinţa numitului de a se face noi reparaţiuni în portul Fiume imediat după ce vasul, deşi ieşise din şantierul dela Londra, unde stătuse în reparaţiuni aproape două luni de zile şi legăturile lui des cercetate în acel timp, cu atelierele de reparaţiuni din Fiume (vz. dep. mat. Bassa pag. 168), sunt suficiente dovezi că a încercat o fraudă în dauna vasului, când a cerut să se facă noi reparaţiuni în şantierele din Fiume, cu care ocazie era stăpânit nu de grija bunului mers al maşinelor, ci de aceia de a încasa o remiză grasă dela casele de reparaţiuni.

Uşoarele defecţiuni la maşini, provocate probabil chiar de el sau din îndemnul lui de ceilalţi doi ecanici care s'au dovedit că erau tovarăşi de idei cu el, căci au fugit de pe bord odată cu Naftanailă la Fiume, se putea face după cum s'au şi făcut cu mijloacele de pe bord (vezi mart. Alexandrescu pag. 168).

Că dacă, cum se arată aici, menţiunea făcută de comandant în livretul original corespunde cu conduita reclamantului în serviciul vasului, ea nu numai că nu constituie un fapt abuziv, dar este făcută în puterea îndatoririi ce avea conform art. 536 cod. com. şi art. 6 din regulamentul pentru punerea în aplicare a legei marinei comerciale, care pune obligaţiunea comandantului de a ţine un registru matricol, pe bord pentru întreg personalul şi de a da fiecăruia câte un livret individual cu o rubrică specială „Observaţiile şefilor asupra modului cum a servit", unde desigur că trebue a trece tot ce constituie activitatea în serviciu a posesorului carnetului, căci a admite că asemenea menţiune este un abuz ar fi să se creadă că o asemenea rubrică prevăzută de regulament este menită să rămână albă, ceeace este cu totul inadmisibil.

Că dealtfel chiar dacă comandantul ar fi trecut peste atribuţiunile sale când a făcut o asemenea menţiune, greşeala lui este provocată de purtarea incalificabilă în serviciu a reclamantului care cu evidentă rea credinţă voia să supue vasul la cheltueli inutile pentru a trage el foloase, a trecut peste ordinele comandantului, singurul responsabil de mersul serviciului şi a sfârşit prin refuz de serviciu, cerând debarcarea.

Că o asemenea greşeală este scuzată în totul şi ea nu dă loc la daune conform principiilor de drept mai sus enunţate.

Având în vedere că reclamantul a invocat autoritate de lucru judecat în ce priveşte nevoia de reparaţiuni mari de care avea nevoe vasul în Portul Fiume, rezultată prin hotărârea Tribunalului Maritim din Galaţi prin care reclamantul Naftanailă Ioachim a fost achitat pentru faptul de dezertare de pe bord.

Având în vedere că această hotărâre nu poate fi în nici un caz opozabilă ca autoritate de lucru judecat pârâţilor, care nu au luat parte la proces în vreo calitate ori care ar fi ea şi dacă reclamantul a scăpat de invinovăţirea de a fi părăsit serviciul fără voia comandantului, poate chiar din lipsa de vigilenţă a pârâţilor, nu înseamnă că el nu a avut o purtare rea în serviciu după cum se vede din cele mai sus expuse, fapt pentru care nu a fost judecat de Tribunalul Maritim.

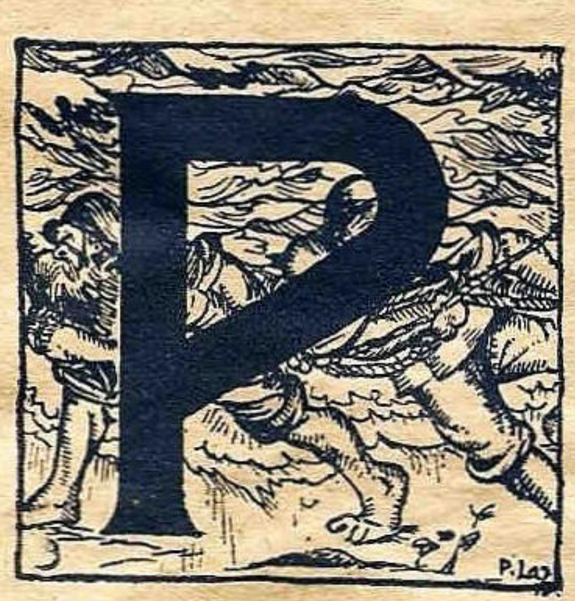
Că dealtfel reclamantul nici nu a avut vreo pagubă din cauza menţiunei făcută de comandantul Dimitriu în serviciul său, deoarece el a fost îmbarcat pe alte vase comerciale (2—3) unde nu stătea decât puţin timp, probabil din cauza firii lei răsvrătite şi a relei credinţe în serviciu, care este şi cauza lipsei lui de ocupaţie de azi, dovadă stă depoziţiile martorilor audiaţi în cauză, în special certificatul sportului Constanţa No. 80 din 935 din care rezultă că Naftanailă îmbarcat pe vasul Basarabia la 27 Aprilie 1933 ca şefmecanic cu salariu de 9000 lei lunar a fost debarcat la 11 Iulie 1934 cu menţiunea „neglijenţă în serviciu, lipsă dela bord şi risipă de materiale".

Că din aceste acte Curtea îşi face convingerea nu numai că nu a suferit nici o daună materială din cauza menţiunei din livret, dar că el a fost rău element tot timpul activităţei sale în serviciul vaporului Barbu Ştirbey.

Că deci el nu este îndreptăţit să se plângă în contra aprecierei şefilor săi şi cu atât mai mult să ceară daune pe cale de acţiune în justiţie şi prin urmare *bine Tribunalul i-a respins acţiunea.*

EXCURSIA LIGEI NAVALE POLONEZE

— Din Polonia la Constanța pe Prut, Dunăre și Mare —



ână acum, afară de mici accidente pe care polonezii, oameni încercați, le primeau cu zâmbetul pe buze și le priveau ca o distracție, un cinematograf, totul merge bine, mulțumită pregătirei inimoase și rânduite.

Dese ori excursioniștii rămân uimiți cum câte o dorință exprimată pe drum, — „ce bine ar fi să găsim cutare lucru", — la etapă o vedem împlinită. Secretul ? Pe maluri din 50 în 50 metri erau câte doi jandarmi, în afară de patrule. De legați noștri le strigau la mal și cu telefonul ori din gură în gură, dorința ajungea la etapă, unde organizatorii o aduceau la îndeplinire.

La ora 17 în sunetele aceleași muzici militare a Reg. 4 Vânători din Lipcani am sosit la Lopatnic. Aici aceeaș primire entuziastă.

Primirea a fost făcută de d-l *Lt.-Col. Simionescu, Lt. Marian, Lt. Ana, Sublt. Olaru,* Primarul *Ion Crețu,* preotul satului și Plutonier *Petrov Victor* dela Jandarmerie.

Locul debarcaderului a fost foarte bine ales, la fel și locul taberei. Masa a fost pregătită în bucătăriile de campanie și servită frumos sub cerul liber.

S'a petrecut minunat ; în timpul mesei, flăcăii și fetele au jucat jocuri românești. apoi deavalma cu polonezii.

Din când în când muzica intona și câte o Mazurcă pe care prietenii polonezi o savurau.

Ne uitam cât d mult ești legat de muzica ta: când cânta o horă sau o sârbă românească, tresăream eu și toți Românii — și invers la o mazurcă poloneză, când polonezii parcă aveau furnici în picioare — așa se agitau.

20 IULIE, LOPATNIC-RIPICENI.

In sunetele muzicei militare ne depărtăm tot mai mult.

Zi călduroasă fără nici un accident. La doi km. de Ripiceni neam grupat pentru ca la ora 17, să intrăm în formație pe canalul ce duce în Târgul Ripiceni.

La 16,30 h. am pornit mai departe. La intrare în canal s'au auzit 21 bubuituri. Era „salutul pământului" — apoi din loc în loc printre pomi echipe de cercetași strigau în cor „Cjuvai, cjuvai, cjuvai" adică „sănătate".

La debarcader o lume imensă își manifesta entuziasmul prin nesfârșite urale. Era un delir.

Toată lumea nu numai din Ripceni dar și din satele vecine, ținuse să asiste la sosirea unei atât de mari caravane plutitoare. Locul debarcaderului a fost ales de partea cealaltă a canalului. De aci am trecut în Ripiceni cu podul umblător. Odată toți adunați, s'a făcut recepția, s'a ținut discursuri, s'a cântat imnul Polonez, Imnul Regal — lumea curioasă împiedecă complect desfășurarea programului. Jandarmii au avut mult de furcă. S'a dat apoi o gustare de către Prefectura jud. Botoșani — o gustare care „mâncarea era o fudulie" însă berea cu foarte multă bunăvoință. Orchestra cercetașilor d-lui Cpt. *Maximovici,* Comandantul legiunei de cercetași din Botoșani, i-a distrat pe oaspeți. Masa de seara s'a dat la 20 h. în cele mai bune condițiuni : cantitate, calitate și serviciu. La ora 21 a fost un foc cercetășesc la care au asistat toți Polonezii, rămânând atât de impresionați încât nu au putut rezista să nu sărute, să nu manifesteze, s(nu poarte prin aer pe acest teribil organizator d-l Cpt. Maximovici Valeriu. Toți Polonezii — erau prietenii d-lui Cpt. — mă întrebau să le dau relații despre dumnealui.

In jurul focului au mai rămas mult timp Polonezii cântând la un loc cu Românii. Dar și cantina instalată tot de d-l Căpitan n'a rămas nepopulată decât tocmai târziu de tot. adică la ziuă.

Azi e zi de repaus la Ripiceni, doar este sărbătoare. Pentru a da posibilitate Polonezilor să asiste la serviciul divin.

Masa de prânz a fost excelentă și preparată doar în bucătăriile de campanie. Serviciul la masă a fost făcut de cercetașii d-lui Căpitan care ne-au impresionat prin disciplina lor. Nici la masă, d-l Căpitan n'a scăpat de entuziasmul și atenția Polonezilor care mi-l aruncau în aer și-i prindeau în brațe ca pe o jucărie, în urale *„Nieh jie"* (să trăiască).

După amiază au fost invitați la un match de foot-ball. Afișe mari în târg anunțaseră deja matchul între reprezentativa Ripiceni și echipa Polonezilor. Lumea se înghesuia la intrare, deși cu plată — vroia să-și vadă odraslele învingând. Polonezii au improvizat și el o echipă. Prima repriză a fost joc egal. In a doua însă din cauza neantrenamenttului au fost depășiți și localnicii au reușit cu 5 goaluri. Arbitrajul d-lui Maior Hoffbauer a fost excelent, com-

Excursioniștii printre organizatori la Ripiceni

plect imparțial — ceeace în România e caz rar. Masa de seară s'a complectat cu *„herbata"* adică ceai, după obiceiul polon. Cuvântul de „herbata" a rămas consacrat, pentru d. Cpt. Maximovici care anunța și împărțea ceaiul.

Timpul nefiind tocmai favorabil ,serata sau mai bine zis balul dat în cinstea oaspeților nu s'a putut face afară, ci în sala de festivități a fabricei. S'a jucat și dansat acolo ca niciodată ; au culeș aplauze nesfârșite Polonezii cu celebra lor Mazurcă. „Jazz-ul" era format numai din cercetași. Indirect, perechile Poloneze au făcut o demonstrație complectă a frumuseții dansului lor național.

Perechile erau conduse de un tânăr astfel ca atunci când voia să schimbe figura, anunța cu glas tare, ca la cadrilul nostru — și deodată perechile executau noi figuri fără a se fi încurcat. Aplauzele nu se mai sfârșeau. Lumea cerea „mazurca" și iar „mazurca", îl cerea pe „Tuba" astfel poreclit, pentru că în timpul voiajului, anunța prin megafon („tuba") toate dispozițiunile cu caracter general. Aici îl vroia lumea pentru că dansa frumos, penttrucă era minunat de bine legat, pentrucă purta în cap un fel de fes albanez și în fine penttrucă era bine.

Cu toată căldura sufocantă, lumea nu se îndura să plece. Sprițurile și sifoanele curgeau „rapid" pe gâturile însetate. Târziu de tot spre ziuă când s'au terminat răcoritoarele s'a spart și petrecerea.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECA
364

Aici în Ripceni, proverbiala bunătate şi ospitalitate nu numai că n'au fost desmințite, ci din contră consfințite.

22 IULIE. RIPICENI-ŞTEFĂNEŞTI.

Lumea în număr mare, din nou acoperea malurile, din nou flutura batistele, ori dădea din mână. Auzeam pe mulţi spunând cu regret că ar fi putut Polonezii să mai rămână două trei zile. Era în binele lor. (Cred şi eu). Căci la Ripiceni s'a petrecut atât de frumos şi atât de bine că chiar Polonezii ar fi dorit să mai rămână. Dar noi eram pasări călătoare.

La 8 h. este plecarea; bărcile se desprind şi se încolonează. Acum au ridicat şi velele, fiind vânt bun din spate. La 17 am sosit la Ştefăneşti în sunetul marşurilor improvizate de o fanfară improvizată. Autoritățile au făcut tot ce e posibil pentru ca şi aici Polonezii să se simtă ca la „Ripiceni".

Organizarea primirei a avut-o d. Primar *Răileanu,* ajutat de d. *Căzutu,* şeful poliției, d. Judecător *Saint Georges.* La primire erau de față toți reprezentanți autorităților.

A vorbit d. Primar, d-l Cpt. Maximovici care se găsea încă pe teritoriul judeţului Botoşani. D. Saint Georges.

A. răspuns d. Colonel Mahalski. Imnul Polonez şi Român s'a executat sub conducerea Invățătorului *N. Cuiş.*

Masa servită în grădina publică a fost oferită pe gratis de către primărie. Felul cum d. Primar s'a achitat, a impresionat pe oaspeți şi iată-l şi pe d-lui aruncat în aer şi prins pe brațe. „Herbata" adică ,d. Cpt. Maximovici, şi aici a fost obiectul aceleaşi simpatii. In timpul mesei corul societății „Sf. O. Iosif" şi al şcoalei primare din Branişte de sub conducerea studentului *Lupaşcu,* au distrat şi făcut cunoscut muzica națională românească.

23 IULIE ŞTEFĂNEŞTI-BIVOLARI.

Noaptea a plouat şi cerul e închis. Norii groşi şi plumburii pasă parcă asupra noastră, şi sunt pregătiți pentru a ne face bucurie. Dar abia am plecat şi o ploaie deasă şi măruntă de toamnă ne dă de gândit. Eu mă acopăr cu mantaua de ploaie, partenerul, cu haina de cort prin care nu trece pic de apă. Vântul şi ploaia acum sunt din spate, dar când facem un cot, ploaia ne izbeşte dintr'o parte sau chiar din față. Mergem greu şi nu avem nici o dispoziție ; mohoreala timpului se reflectă şi în sufletele noastre. Intâlnim alte caiacuri: toți bine echipați nici nu le pasă. Unii s'au acoperit complect şi s'au lăsat în voia apei, alții au tras la mal, şi-au instalat corturile şi aşteptau probabil trecerea ploii. Pela 9 s'a înseninat, soarele a reapărut pe cerul de un albastru închis, iarăşi ne desbrăcăm la costum de baie. Cu vântul bun dela nord bărcuțele cu vele alunecau cu viteză printre micile valuri ce se formaseră. Zeci de bărcuțe cu pânzele întinse se întreceau una pe alta. Lumea de prin satele de apropiere privea mirată la noi.

Intrebau în rusește sau românește de unde venim şi unde ne ducem. Bătrânele mai fricoase spuneau că asta „nu-i semn bun, o să fie iarăşi războiu". Ori pe unde treceam eram întâmpinați cu salutul roman şi cu strigăte de *„trăiască Polonia, Ura, ura, ura"* pentru ca Polonezii să răspundă tot în Românește „Trăiască Romănia".

La ora 18 fanfara țigănească — ce se găsea mai bun prin părțile locului — se face auzită.

Acostăm la o plaje foarte bună. Polonezii sunt oameni practici : îşi fac întâi corturile, se spală, se aranjează şi apoi iau parte la recepție. Primirea şi organizarea primirei s'a făcut de către Directorul Prefecturei din Iaşi, d. *Velciu Alex., Cpt. Lascăr Gh.* Comandantul Legiunei de Jandarmi din Iaşi Cpt. Doctor *Sabarezi* Comandantul Legiuni de cercetaşi ; Prim Pretor *Pricâ,* primar *Mănăstireanu Gh.* şi Directorul Şcoalei Primare *Andrieşi St.* conducătorul corului de copii mici.

Tabăra a fost în imediată apropiere pe un loc acoperit numai cu iarbă. Masa a fost servit afară şi sus pe faleză, şi aici acelaşi entuziasm, aceleaşi sârbe şi hore pe care Polonezii au început să le prindă. Ca poziție, ca privelişte până acum aici a fost locul cel mai bun, mai ferit de curenți, mai curat.

24 IULIE BIVOLANI-SCULENI-IAŞI.

Timpul e răcoros, deci foarte plăcut. Pela jumătatea drumului începe să bată vântul. Se merge cu vele. cine are. La un cot țărani ne opresc. Ne explică că e mai avantajos să trecem bărcile pe uscat de partea cealaltă a cotului căci altfel va trebui să facem un ocol de cel puțin 16 km. Nici vorbă că toți au renunțat la cursa pe apă. Doi vlăjgani au luat barca în spate şi după 100 metri, barca era din nou pe Prut ; cei 16 km. îi făcusem în 10 minute în loc de 2 ore. Căldură iarăşi a început, ne cuprinde un fel de lene, cu somn. Am fost însă desmorțiți de un sgomot, de zbârnăitul a două avioane ce ne treceau în revistă. Erau atât de jos de credeai că acum o să ne lovească. Dispăreau şi reapăreau...

La Sculeni ni s'a spus că au fost trimeşi special în întâmpinarea noastră şi că au scos deja şi fotografii. La primire ; lume multă ca pretutindeni. Organizarea primirei : Lt.-Colonel *Corneliu* Comand. Divizionului II din Reg. 24 Artilerie, primarul comunei Sculeni-Români, Gh. Bogdan ; Directorul Prefecturei Iaşi, *Velciu Alex.;* Primpretorul plăşei Ungheni *Gavrilescu ;* Căpt. *Lascăr,* Comand. Leg. de Jand. din Iaşi; Directorul Şcoalei Primare *Buzoleanu ;* apoi *Ganceric* conducătorul corului de copii.

A vorbit d. colonel în franțuzește, primarul în românește şi studentul *Gh. Mihăilescu* în limba Polonă. A răspuns d. Colonel Machalski. Locul debarcaderului nu a fost tocmai strălucit (mai bun însă nu se găsea) malul fiind înalt. Masa a fost bine pregătită. Seara oaspeți au luat parte la şezătoarea Căminului Cultural după care a urmat dansul

La 8.30 am plecat. A fost o mică enervare deoarece hrana rece la pachet a sosit cu întârziere.

Pentru a ajunge mai repede la Ungheni am plecat cu „Gionca" şalupa de 1½ cai putere.

Vântul e tot mai mare, însă din față; valurile sunt tot mai mari, astfel că ne udă mai teribil ca o ploaie. Dar nici ploaia nu ne-a lăsat, căci i-a tras nişte ropot de nu mai vedeam în jur. S'a înseninat apoi. Apa aici e bună, destul de adâncă. Cu şalupa mergeam însă cam greu, deoarece Jancevski mereu opreşte motorul de teama fundului mic. Pe unde apa era mai mare îi era teamă... astfel că pentru mine a fost un adevărat chin. Din cauza apei ce intră la motor, ttrebuia să se chinuiască 5 minute pentru pornire pentru ca după alte 5 minute să stopeze şi apa era doar adâncă şi şalupa nu călca mai mult de 30 cm.

La 16 h. eram toți sosiți. Ni s'au pus la dispoziție cabinele plajei pentru a depozita bagajele ce aveau să rămână încă o zi, deoarece urmam să facem o zi de repaus la Iaşi.

La sosire lume foarte multă. A vorbit d. Colonel Comandantul regimentului din Ungheni şi Primarul. La 18 încolonați întâi Doamnele şi Domnişoarele, apoi domnii, în fruntea cărora se găsea comitetul organizator cu d. Cpt. Sabarezi, s'au parcurs străzile până la gară.

Intr'o jumătate de oră eram sosiți la Iaşi cu vagoane speciale ataşate la trenul personal. Aici ne-a întâmpinat acelaş drăguț director de Prefectură Velciu Alex. care s'a pus tot timpul la dispoziția Polonezilor.

Pe peron acelaş aranjament ca la Ungheni, în coloană de marş de câte 6 persoane, primele persoane fiind de sex femenin şi apoi celălalt sex.

Ieşiți în dosul gării, cu muzica militară în frunte, aşteptam pe loc.

Curioasă întâlnire : Deoparte era veselia vioşenia, dorința de viață, iar de partea cealaltă a gării trecea un cortegiu tot cu muzica în frunte, însă un cortegiu funebru ce conducea la trenul pe

care noi îl părăsisem, un aviator ce ieri se prăbuşise la pământ din înaltul cerului.

Iate-ne deci în pas cadenţat pe străzile Iaşului, Piaţa Unirei, Str. Lăpuşneanu, Str. Carol, şi Toma Cosma până la Liceul Internat — cu muzica militară şi cu drapele naţionale române şi polone purtate de cercetaşi d-lui Cpt. Saborezi în frunte.

Am fost găzduiţi la liceul internat. Masa s'a pregătit tot acolo. Ziua următoare era sărbătoare. S'a vizitat oraşul cu monumentele mai de seamă — iar după masă am fost invitaţi la bazinul de înot pentru a asista la concursurile organizate în cinstea lor. A urmat apoi o gustare oferită de Prefectură şi Primărie. D. Cpt. Sabarezi, la fel un foarte bun organizator, a fost tot timpul obiectul unei deosebite simpatii, a fost purtat pe sus, s'a urat numai lucruri frumoase.

La masa de seară, (dealtminteri ca la toate mesele) un Jazz foarte bun ne-a distrat cu cele mai noi şlagăre".

In toiul mesei apare şi d. Căpitan Maximovici. A fost deajuns să strige odată „herbata" pentru ca Polonezii să mi-l poarte pe braţe. A urmat dans în sala de mese, apoi pe grupuri au plecat în oraş pentru distracţii.

26 IULIE. UNGHENI-MĂCĂREŞTI.

La 6 ne-am reîntors cu trenul la Ungheni. Pela ora 8 s'a dat plecarea. Eu împreună cu d. Colonel Machalski şi Cpt. Sabarezi

Cercetaşii marinari din Galaţi eşiţi în întâmpinarea excursioniştilor în frunte cu Doamna Pascu

am plecat cu maşina Prefecturei pentru a ajunge şi face mai repede o recunoaştere în Com. Tuţora unde Polonezi au câştigat o luptă contra Turcilor. Pe vremea aceia domnitor în Moldova era Eremia Movilă simpatizat de Polonezi însă neplăcut Turcilor. Turcii voiau să-l scoată din tron şi înaintau cu oştile spre Iaşi Cum Iaşi nu era fortificat armatele poloneze (împreună cu cele moldovene) au ieşit în întâmpinare la 15 km. de Iaşi pe platoul din apropierea Ţuţorei. Polonezi au învins pe turci cu ocazia primei lupte, căci a doua oară n'au scăpat de înfrângere. D. Colonel cerceta cu ochii, alerga, făcea calule, apoi a ţinut o conferinţă despre locul acesta plin de atâtea amintiri.

Am pornit mai departe spre Măcăreşti ultima localitate din judeţul Iaşi.

Organizarea primirei: Notarul *Ion Stuctu:* primarul *Victor* Manoilă, Dr. din Paşcani, şi şeful postului de jandarmi Luca, D. Axentie...

27. IULIE, MĂCAREŞTI-DRANCENI.

Am mers în barca unui tânăr Polonez. Voiam să trag la rame ceva mai tare ca să-i ajungem pe ceilalţi din urmă.

Ne-am prins în remorcă de o plută. Cu 8 km. înainte de Drânceni ne iese înainte Cercetaşi Marinari din Galaţi cu 3 bărci şi 2 sandoline frumos pavoazate cu flori. Intâmpinarea a fost un gest atât de frumos că Polonezii au rămas mult impresionaţi.

Echipajul format din 18 marinari, era condus de d. *Pascu* şi d-na *Pascu* din Galaţi. Dela întâlnirea cercetaşilor am renunţat să mai mergem cu polonezul în caiac, eu trecând într'o barcă românească.

Aici se găsea şi d. *Macu,* Căpitanul Portului Leova. Mi-a dat explicaţii asupra lucrărilor de dragaj, executate sau în curs de executare, de drumurile noui pentru edec, profilul pentru canalizarea cursului apei etc.

Debarcaderul era o plajă naturală, locul taberei foarte bine ales. Masa prea bună şi bogată a fost onorată de prezenţa prefectului din Huşi *Enciu D.;* D-l *Teodoru D.;* Dr. din Drânceni, Prim Pretor *Soila* Directorul Prefectureri. La terminare cercetaşii marinari au dat o şezătoare urmată de: bal pe iarbă, în aer liber.

28 IULIE. DRĂNCENI-ŞTĂNILEŞTI.

De acum „navig" cu barca „Siretul" având drept echipaj pe cei mai buni cercetaşi marinari: Cocu Marin, Naidin Victor şi Costică „Puştiul"; cu ei ajungem pe rând toate celelalte bărcuţe cari plecaseră înainte. De câteva ori am oprit pela grădinari, pentru a cumpăra roşii, ardei, ceapă. Polonezilor, am constatat că nu le plac ardei graşi şi nici ceapa. Preferă să mănânce mezeluri şi conserve pe care eu n'am vrut să le ating de teama intoxicaţiei. Masa de prânz am luat-o într'o pădure cu cei trei cercetaşi. De aici am început să trag iarăşi la rame (acum la două rame).

Canalul e tot mai frumos. Malurile se înalţă abrupt, lucrările de dragaj sunt tot mai dese, pontoanele pentru acostare sunt tot mai multe — ceiace denotă că sunt curse de mici vapoare. Dealtminteri pe aici circulă şlepuri încărcate cu cereale de câte 100—200 tone. La vale şlepurile coboară singure. In provă au o instalaţie de cârmă ca la plute cu care *„calomardisesc"*. Când e vorba să treacă spre malul românes strigă: „Ala Moldova" şi invers „Ala Basarabia". La trecerile dificile merg cu pupa la vale făcând gata de ancorat.

La Stănileşti am sosit la 14 h, restul la 17 h. Plaja pentru debarcader e foarte bună iar locul taberei la fel de bun.

La recepţie a vorbit dl. Director al Prefeturei *Bacrim T.,* d-l *D-tor Vlasie* în franţuzeşte apoi D-na Invăţătoare *Sofronie* tot în franceză.

A luat parte şi Comand. Leg. de Jand. din Huşi, *Cpt. Stănescu.* Satul fiind prea departe, a cam fost criză de apă, dar nu de vin care în Polonia costă dela 200 lei litrul în sus. Apoi şi masa cerea vin: varză cu carne de porc şi câte un puiu la frigare.

Peste noapte apele au crescut şi două sandoline au fost luate de curent. La vreo 4 km. cercetaşii le-au găsit întorcându-le.

Cercetaşii marinari au adus servicii mari Polonezilor: Le ajutau la urcarea caiacelor pe mal, la lăsarea la apă, la facerea corturilor, la desfacerea lor, făceau noaptea plantoane cu rândul şi totuşi ziua următoare trăgeau din nou la rame, atrăgându-şi în schimb admiraţia şi simpatia lor.

29 IULIE STĂNILEŞTI-LEOVA.

Timpul închis, din când în când o ploaie deasă şi scurtă ne face să ne acoperim cu „cauciucurile" noastre.

La sosire digul, plin de lemne, era frumos pauvazat cu pavilioane române şi polone. Organizarea primirei a fost făcută de d-l Primar *Costeanu* C. Cpt. *Giuşcă* Comand. Leg. de Jand. din Cahul, Pretorul *Brătianu,* Senatorul *Gherasim Antipa,* Ing. *Maldăreanu* dela serviciul Hidraulic, Cpt. Portului *Macu Gh.* d. *Drăgan* dela N. F. R. care mi-a dat şi adăpost peste noapte, şeful poliţiei *Crăciun.*

După masa de seară a urmat un bal care a durat până la ziuă.

30 IULIE LEOVA-FĂLCIU.

Zi închisă, mohorâtă şi foarte rece. Toată noaptea a plouat. Şalupa trimisă de Divizia de Dunăre a început să se populeze.

La 17 croaziera a fost primită de comitetul format din d-nii: primar *Cruceanu,* pretorul plăşei Fălciu, învăţătorul şi şeful postului de jandarmi, pot fi mândri că nimic nu lea- scăpat din vedere.

A vorbit d. primar, pretorul, şi, d. *Ioan* din partea Fundaţiilor Regale. Cu muzica în frunte s'a mers în oraş unde s'a luat masa într'un chip foarte original. Mesele, în formă de potcoavă, aşezate în centrul târgului şi în mijlocul străzei. Mai multe doamne şi domnişoare din Societatea Târgului au servit cu multă graţie oaspeţilor. In urmă d. Mahalski le-a mulţumit pentru frumosul şi drăgălaşul lor gest care l-au întâlnit prima dată în localităţile de pe Prut. A urmat apoi dansurile şi jocurile tot acolo în mijlocul străzei.

31 IULIE FĂLCIU-VĂDENI.

Deşi timpul nu se arată a fi în toane bune, totuşi lumea a ţinut să asiste la plecare împărţind flori tuturor Polonezilor. La podul Bogdăneşti s'au debarcat doi bolnavi suspecţi pentru a fi internaţi în spitalul din Galaţi.

O oră şi jumătate a fost dela plecare şi a şi început să plouă, întâi mai puţin şi apoi tot mai mult. Cei din şalupă şi-au pus o tendă, în cap.

Toţi stau culcaţi şi acoperiţi în sandolinele lor fără să mai privească afară. La Vădeni la mal un noroiu grozav. Era imposibil de mers încălţat prin lutul acela cleios. Desculţi şi cu bagajee în mână am urcat o mică pantă şi am fost încuartiruiţi pela case Toţi eram uzi până la piele.

1 AUGUST VĂDENI-COLIBAŞI.

Am plecat cu „Siretul" mai de dimineaţă. Pe cer alunecau norii albi purtaţi de vânt. E semn că se va înseninа. In adevăr cerul se înseninează, vântul scade şi iarăşi soarele ne prăjeşte. Acum întâlnim multe remorchere şi şlepuri ce urcă la deal.

Debarcaderul şi tabăra dela Colibaş au fost instalate pe malul drept iar masa s'a luat pe malu stâng la un restaurant din Colibaşi. Trecerea pe un mal pe altul se făcea pe un pod umblător.

Încolonaţi am ajuns la arcul de triumf unde un domn colonel dela Cahul şi învăţătorul din sat au ţinut câte un discurs. De aici şi până la masă lumea de o parte şi de alta a drumului ovaţionau pe oaspeţi aruncând cu flori.

3 AUGUST COLIBAŞI-RENI.

La 5 am plecat cu echipajul meu. Soarele era ascuns după faleza înaltă a malului Basarabean — aburii de deasupra apei se ridicau a lene, formând o perdea albă, înaltă şi tot mai subţire.

Suntem în regiunea stufişului şi a bălţilor. In dreapta este lacul Brateş iar în fund de tot se zăreşte Galaţii.

Prutul face şi aici nişte coturi enorme, mergem întâi spre sud apoi spre nord şi tocmai departe venim la vechea direcţie. La 12 am sosit la Reni. Toate bărcile au fost dirijate spre plaja din mijlocul Dunărei în faţa Prutului pentru ca deacolo la ora 17 să sosească la Reni toţi odată şi într'o ordine.

La primire a asistat d. *Comandor Ştefănescu* căpitanul Portului *Reni,* d. *Anghelov* primarul oraşului, şeful poliţiei locale, cercetaşii locali apoi reprezentanţii autorităţilor şi un numeros public.

Bărcile au fost scoase pe uscat chiar în faţa palatului navigaţiei unde s'a făcut şi recepţia iar corturile au fost instalate în faţa cazărmii grănicerilor.

4 AUGUST, RENI-GALAŢI.

Excursioniştii pleacă cu trenul la Galaţi. Gara era frumos pavoazată, peronul plin de lume, având în faţă pe şefii autorităţilor. D. C'Amiral *Roşca E.* d. *C-dor Schmidt V.,* d. C-dor *Bălan,* d. primar al oraşului *dr. Lazăr* care a urat oaspeţilor bun sosit. Asistenţa era formată încă din Consulul Poloniei la Bucureşti, foarte mulţi ofiţeri de Marină, colonia Polonă, membri asociaţiei Româno-Polonă.

Până la ora prânzului s'au format grupuri, pruguri, pentru a vizita oraşul. La 13 s'a servit în grădina publică masa oferită de secţia L. N. R. şi primărie.

A fost un entuziasm şi o atmosferă plăcută. In cuvinte alese şi emoţionante a vorbit d. C'Amiral Rosca Eugen n'a precizat momentele istorice ale prieteniei dintre cele 2 mari naţiuni închinând apoi pentru sănătatea Preşedintelui Republicei Poloneze şi prosperitatea vitezei naţiuni Polone. Muzica militară a intonat imnul Polonez. Au vorbit apoi d. Consul al Poloniei la Bucureşti, Preşedintele Asociaţiei Româno-Polone. Tuturor le-a răspuns d-nu Colonel Mahalski.

La cafea după tradiţia poloneză d. C'Amiral Roşca şi d. C-dor Schmidt au fost aruncaţi în aer şi prinşi în braţe, semn al deosebitei simpatii.

La ora 16 oaspeţi s'au îmbarcat pentru Brăila unde au vizitat monumentul, Lacul Sărat. La 9 ne-am întors la Galaţi. D. C'Amiral Roşca a pus la dispoziţia oaspeţilor până la Sulina nava „Păun". La 22 h ambarcaţi pe „Păun" am plecat la Reni de unde a doua zi urma să plecăm spre Isaccea.

5 AUGUST RENI-ISACCEA.

Nava Păun fiind la dispoziţie, Polonezii îşi cară cea mai mare parte din bagaje aici. Etapa fiind scurtă doar 26 km. am plecat după 10 h Polonezii şi mai ales Polonezele şomere pe bord şi-au scos vesela şi au început să prepare „cu mijloacele bordului" diferite mâncăruri — să pregătească diferite combinaţiuni. Mâncăm între altele ca aperitiv ori desert — ce era indiferent pepene verde cu miere, cu brânză. Tăiu pepenele la mijloc şi apoi îl scobeau cu lingura unde turnau miere, unt şi alte bunuri. După acea se cam văitau de stomac, dar nu renunţau..

Pe Dunărea atât de mare, caiacele păreau mici pete albe ce se deplasau ceva mai repede ca viteza curentului.

Totuşi era un spectacol din cele mai frumoase. Nici odată Dunărea noastră nu a legănat un aşa de mare număr de ambarcaţiuni. Acum bărcuţele le vedeai în şir, acum pe mai multe linii, de părea o formaţie de escadră.

„Este excadra Poloneză în miniatură, să avem noi Dunărea prin ţara noastră, câte n'am putea face". Astfel de exclamaţiuni auzeam vorbind printre ei.

Intre timp şeful navei Păun, Maestrul Budulan manevrează ca să se ţină mai aproape de „escadră" să ia „contact cu inamicul:: pentru ca fotografii de pe bord să imortalizeze pe peliculă, simpatica flotă în miniatură a Polonezilor în apele Dunări. Este păcat că nu s'a putut lua un operator care să filmeze toată aceasta croasieră. S'ar fi văzut multe lucruri demne de admirat, demne de imitat, chiar dela vecini noştri.

La Crapina am ancorat pentru a vizita instalaţiile pentru prins peşte din baltă. Am gustat şi borşul pescăresc de un gust şi o aromă de neuitat. La 16 i-am ajuns la Isaccea. Au luat parte toate autorităţile în frunte cu primarul, prim pretorul, şeful poliţiei, judecătorul, farmacistul, învăţătorul. Lume cam puţină.

Lt. COMĂNESCU

Minunate întâmplări pe apă şi pe sub apă

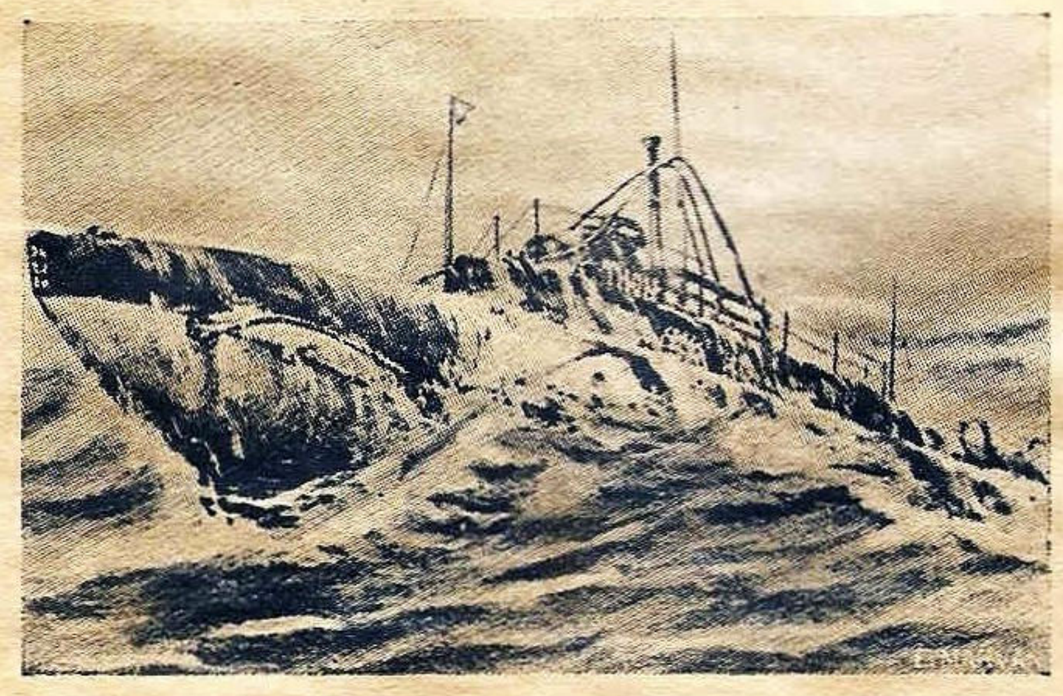
In istoria omenirii se citează întîmplări neobişnuite, minunate, în faţa cărora naturile simple văd supranaturalul, iar spiritul ştiinţific jocul hazardului.

Aceste apariţii senzaţionale n'au nimic suprafiresc, ci sunt tot atât de fireşti ca şi celelalte cazuri banale şi şterse printre cari se relevă.

Vom dovedi aceasta, cu exemple din lumea mării, în special cea sub-marină.

Epopeele căpitanilor de submarine întrec pe ale lui Sinbad marinarul ori ale căpitanului Nemo. Ş'apoi ele au fost trăite aevea de semeni de-ai noştrii, cari au supravieţuit ca să le povestească, dimpreună cu tot cortegiul de impresii sguduitoare, ce le-au săpat în suflet clipe de un tragic neuitat. In orice moment putea veni moartea sub un aspect neprevăzut; o mică greşeală ori un moment de neatenţie distrată putând fi fatale. Intâmplări pitoreşti şi hazlii alternează cu drame atât de sumbre, că omul se gârboveşte mic şi neputincios în faţa lor.

Toţi eroii războiului submarin declară că senzaţiile de triumf, de veselie, n'au putut niciodată face să vibreze sufletul omenesc atât de puternic ca clipele de desnădejde totală, în faţa peiirii văzută cu ochii, mai ales după ce au scăpat ca prin urechile acului ca s'o poată povesti.



Un submarin eşind la suprafaţă.

Vom cita din scriitorul american *Lowell Thomas; Les corsaires sousmarins* (trad. franceză, Paris, Payot), câteva întâmplări cu adevărat minunate culese chiar din gura comandanţilor.

Incepem cu *Wedigen* devenit vestit din ziua când *U. 9* a dat la fund într'o zi crucişătoarele cuirasate *Aboukir, Hogue* şi *Cressy,* pricinuind Angliei perderi cât într'o bătălie navală. Acest as al scufundătorilor de cuirasate atacă, la 26 Martie 1915, singur, o escadră de dreandnoughturi engleze. E văzut, abordat şi dat la fund cu toţi oamenii săi tocmai de cuirasatul „Dreadnought", care dacă n'are la activ nici un obuz tras contra germanilor, are însă scufundarea celui mai mare duşman al cuirasatelor cu o armă răsuflată: *pintenul.* Coincidenţa e stranie, cu atât mai mult cu cât nici un alt dreadnought n'a cufundat un submarin şi nici un submarin n'a cufundat un dreadnought.

Asul aşilor „specializat" în vase comerciale este von *Arnauld de Laperiere,* francez de origină. In ciuda celor 400.000 tone cufundate de el singur, e unul din cei mai umani protagonişti din războiul submarin; O figură modestă de adevărată noblеţă. In multe din istoriile lui este umor fin, lângă episoade ce te cutremură. In Noemvrie 1917 v. Arnold se găsea într'o crucieră cu un prinţ, nepot al Kaiserului pe bord; prinţul dorind să se iniţieze în emoţiile războiului submarin. Hazardul îi aduse destule într'o singură zi. Submarinul U 35. revenia spre Cattaro, la suprafaţă. Căpitanul coborîse să se odihnească; secundul şi prinţul amintit veghiau pe punte. Deodată la 30 m. de ei apare un vârf de periscop şi imediat dâra de bule de aer a torpilei. Distanţa era aşa de mică încât nici o manevră nu mai era posibilă, moartea venea drept la ţintă. La câţiva metri de ei torpila sare din apă ca un peşte sburător, descrie un arc graţios şi cade pe punte exact între chioşc şi tunul dinainte, apoi lunecă în mare de cealaltă parte. Un pic mai înainte, un pic mai înapoi şi vârful ei isbia ori tunul ori chioşcul, provocând explozia... Torpila sărise din apă fiindcă fusese reglată la o adâncime prea mică. Sgomotul produs de căderea ei deşteaptă pe v. Arnold care aleargă pe punte, găseşte secundul şi prinţul albi ca varul şi înlemniţi, cu ochii ţintă la un punct pe mare.

Inainte ca să isbutească a vorbi, o altă torpilă venea spre ei. Câteva clipe de groază. Torpila trecu pe dedesubtul lor... „sunt sigur că numai la câţiva centimetri" zice Arnold. Cea de a doua torpilă fusese regulată prea jos... Nu e de mirare că — sguduit de întâmplările zilei prinţul ofiţer refuză să se mai îmbarce pe un submarin.

Subliniăm ce impresie adâncă lasă salvări dela moarte ce ţin numai de un fir de păr, opere ale Hazardului.

Căpitanul *Saalwachter* se pregătea să torpileze un cruciător, când apare în văzduh un Zeppelin, care începuse să bombardeze el cruciţătorul. Manevrând să evite bombele, cruciţătorul evită brusc lăsând submarinul cel ascuns cu buzele umflate. Altă ocazie de torpilare nu se mai ivi în timpul călătoriei. La întoarcere un ofiţer examinând tubul lans-torpile cu pricina, găsi o bucată de lemn, ajunsă nu se ştie cum în gura lui şi fixată acolo.

Dacă se lansa torpila, ea isbia lemnul şi exploda pe loc, distrugând submarinul!

Alt caz şi mai uimitor. *Kophamel* atacase la suprafaţă, cu tunul, vasul comercial italian „Caprera". Acesta răspunde energic, până ce un obuz al submarinului îi incendiază parcul de muniţii al piesei. Una după alta muniţiile explodează.

Atunci italienii abandonează vasul şi Kophamel se putu apropia ca să-l sfârşească din câteva lovituri plasate la linia de plutire. Dar muniţiile ce săreau în toate părţile îl ţinură departe. O lovitură în plină cocă... „crezui că vine sfârşitul lumii, timpanele aproape ne crăpară. Tot vasul se pulverizâ într'o explozie îngrozitoare, lăsând un nor gros de fum în locu-i".

Ce era? Italienii aveau 1000 tone dinamită încărcătură şi cu ea sub picioare susţinuseră lupta de artilerie cu submarinul! Deabia când focul isbucni între muniţiile lor găsiră că gluma se cam îngroşa şi evacuară vasul. Fără aprinderea parcului de muniţii care ţinu submarinul la distanţă, el s'ar fi apropiat la câţiva paşi să tragă un obuz în acest munte de dinamită; ar fi fost ultimul său exerciţiu de tir!

Norocul făcea ca unii comandanţi să întâlnească des vase de războiu şi să se „specializeze" în distrugerea lor (ex *Hersing, Wedigen),* pe când alţii au făcut tot războiul fără o singură ocazie

Dintre primii *Heimburg* avea noroc la submarine adverse. Unul din cele trei la activ fu *E 20.* Turcii capturaseră submarinul francez *Turquoise* şi găsiseră pe bordul lui indicaţia unui „rendez-vous" cu *E 20.* E înştiinţat Heimburg care se duce el la „rendez-vous" şi torpilează pe *E 20.* Nouă marinari şi comandandantul sunt salvaţi. Ultimul — tânărul locotenent Warren — îşi făcea toaleta gurii când se produse explozia. Adus pe jumătate în nesimţire pe bordul germanului, fu întrebat dacă vrea ceva, imediat ce îşi veni în fire.

„Da" zise el „o perie de dinţi", şi fu servit pe loc!

Numeroase drame s'au petrecut în apele Flandrei, mai ales după ce marele baraj de mine fu efectiv stabilit. Intr'o zi de Februar 1918, 18 submarine plecară să treacă prin baraj ; 2 reveniră la bază.

In aceste ape, U. B. 20 pleacă într'o zi din port cu câţiva ofiţeri „terestri" la bord, ca să guste şi aceşti sceptici natura vieţii pe submarin. Jumătate din echipaj era pe uscat, bolnav de gripă. Un avion atacă, surprinzând submarinul pe funduri mici, cari îi excludeau disimularea ; ca culme, echipajul era insuficient pentru manevră. Bombele îl loviră şi : „U. B. 20 coula corps et biens".

Englezii povestesc lucruri mai complicate despre drama asta: ar fi fost şi ceva femei pe bord...

E nostimă o întâmplare a lui v. *Tvardowski*. Submarinul său fusese prins în plasele unor patruloare şi se smulsese greu din ele pierzând toate periscoapele (ochii lui). Fuge aşa orb, apoi la o carecare depărtare iese la suprafaţă. Căpitanul său deschide panoul chioşcului, ca să arunce o privire pe mare; exact în acelaş moment, din chioşcul unui submarin englez depărtat numai de câţiva metri, ieşia căpitanul acestuia. Cei doi se priviră aiuriţi o clipă, apoi repede plonjează amândoi. „In ziua aceea fiecare îşi va fi bătut propriu record de viteză sub apă", exclamă nu fără duh autorul cărţii.

Am păstrat la urmă evenimentele cu numărul 13. La începutul războiului, dela prima ieşire 2 submarine nu mai revin : U. 13, abordat de crucişătorul englez *Birmingham* şi — se putea altfel? — M 13. Nici azi nu se ştie cauza dispariţiei ultimului.

Consultând cartea lui *Michelsen : La guerre sous-marine,* găsesc un tablou din care rezultă că şi celelalte numere 13, adică U. B. 13 şi M. C. 13 au fost distruse în timpul războiului.

Cele mai de necrezut poveşti cu 13 le povesteşte căpitanul *baron Spiegel.*

— „Vineri, 13 Ianuar 1915" povesteşte el — „3 vase plecară din Wilhelmshaven : *U 22* căpitan Hoppe; *U 31* Wachendorff şi *U 32* al meu. In ce mă priveşte nu mă pot plânge prea mult ; tot timpul până la întoarcere bântui o furtună cumplită. N'am văzut, n'am făcut nimic ; ne-am întors numai cu câteva braţe şi picioare frânte. Peste 5 zile revine şi *U 22* crezut un moment perdut, cu oamenii aliniaţi pe punte, palizi şi tăcuţi şi neräspunzând la aclamaţiile ce-i primiau. Hoppe debarcă şi raportează că a torpilat pe... *U 7*, al cărui semnal de recunoaştere nu-l putuse vedea căci avea soarele în ochi şi deci îl luase drept englez. Un singur marinar fu salvat. Căpitanul lui U 7 se numea Koenig şi era amicul cel mai nedespărţit al lui Hoppe"!

Notă : Inima sdrobită a lui Hoppe va cunoaşte pacea veşniciei peste 2 ani, când îl dă la fund un vas-cursă englez comandat de faimosul Gordon Campbell I.

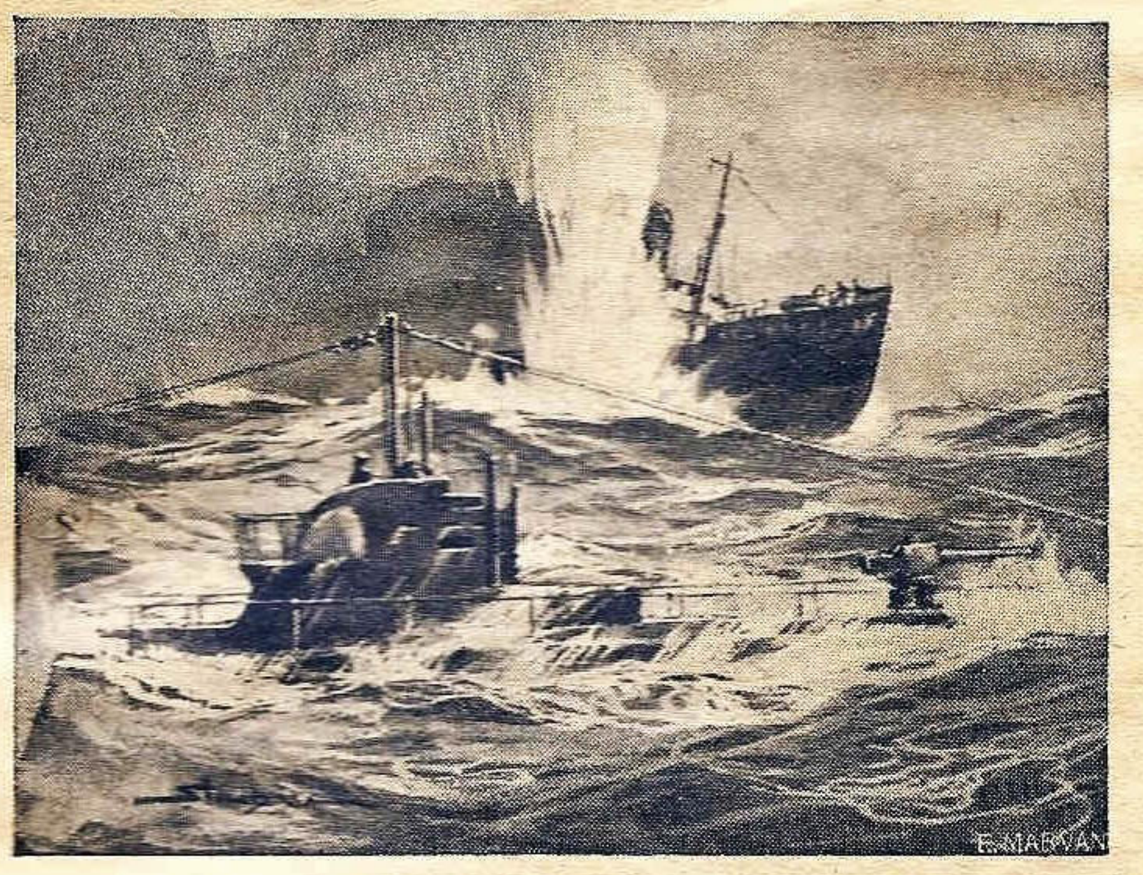
Cât despre *U 31* (31 este 13 inversat), Spiegel ne spune că nu mai reveni: 6 luni mai târziu devenise „submarinul fantomă"! Cu echipajul mort de asfixie, rătăcise în voia valurilor 6 luni dearândul prin Marea Nordului, plină de mine, de vase duşmane şi de alte primejdii şi scăpase acolo unde au pierit atâţia vii într'un timp mai scurt, ca să vie să se împotmolească pe coasta Angliei ca o balenă moartă. Iată ce întrece toate marginile imaginaţiei!

Ei bine, Spiegel fu nevoit să-şi înceapă ultima crucieră... Vineri 13 April 1917, deşi era sătul de experienţa cu 13. Echipajul său „era să se revolte când auzi ordinul de plecare", apoi pe drum la orice incident mormăia... „Vineri, 13"! Până la reîntoarcere însă nimic grav. Atunci însă dă peste un vas-cursă („Q-ship") englez *„Prize"*. Un duel îndrăcit de artilerie ţine până ce Spiegel se pomeneşte că i se cufundă submarinul sub picioare. E pescuit de englezi, pe jumătate înnecat, împreună cu 2 oameni ai săi. Dar şi goeleta „Prize" era aşa de avariată de focul submarinului, că un pic de vreme rea ar fi dat-o la fund imediat (Vineri 13!). Apoi motorul ei auxiliar când să fie pus în mişcare luă foc (Vineri 13!). Hazardul făcu ca unul din cei 2 oameni a lui Spiegel să se priceapă la motoare Diesel mai bine ca englezii ; el puse totul în ordine şi salvă toată lumea... Ajunseră astfel în ape engleze unde un crucişător auxiliar îi luă la remorcă. Pe când traversau aşa canalul Bristol, Spiegel zăreşte câtva timp periscopul unui submarin german la mică distanţă „Vineri 13!; afurisitul ghinion dela început nu se desminte !" exclamă Spiegel. De fapt, să fi salvat de englezi şi apoi torpilat de un camarad la câteva mile de ţărm, era prea prea !

...Un nor de fum la orizont. O flotilă de torpiloare vine cu toată viteza şi submarinul, prudent, nu mai dădu semn de viaţă.

„Aflai după războiu că fusese amicul Hashagen, căruia îi făcui aspre mustrări pentru spaima trasă". Spiegel fu internat în Anglia, cu inima îndurerată la gândul camarazilor rămaşi în submarin, morţi cu toţii.

Hazardul a făcut însă minunea ca submarinul să scape şi să revie în Germania după o călătorie epică, adus de locotenentul Ziegner, un copil de 20 ani lipsit de experienţă. Submarinul avea toată



Scufundarea unui vas cu bombele şi torpilele unui sumbarin.

coca superioară găurită, deci nu mai putea naviga sub apă ; era submarin doar cu numele şi astfel la discreţia primului vas duşman întâlnit. Pentru evitarea întâlnirilor s'a ridicat până spre Islanda coborând spre sud pe lângă Norvegia şi scăpând de pierzare încă în câteva ocazii, intrau în Germania, convinşi că Spiegel era mort... Baronesei Spiegel îi spuseră „minciuna" pioasă că... foarte probabil soţul ei fusese pescuit de englezi. Baroneasa se interesă prin cercurile diplomatice ; „minciuna" era adevărată...

Miracole tragice ori fericite n'au lipsit nici în tabăra aliaţilor. Ne vom colosi de cartea :

Lt. W. G. Carr : A la grâce du Dien.

(Les sous marins anglais dans la guerre Mondiale), trad. franc. Payot, Paris.

Cartea e scrisă de un marinar, care el însuş a făcut „meşteşugul" submarin în timpul războiului şi a fost în contact cu mulţi comandanţi de submarine englezi.

In general submarinele aliate aveau câmp mai restrâns de acţiune decât cele germane ; ca să-şi găsească victime trebuiau să intre adânc în apele germane, printre mine, bancuri şi vase duşmane de patrulă ; să-şi caute obiectivele la ele acasă. Diferenţa de primejdie era ca între „o muscă ce se vâră singură într'un horn, faţă de cea rămasă afară". Isprăvile lor deci nu sunt atât de numeroase şi dramatice ca cele germane. *Miracole* figurează însă

destule chiar în cartea aceasta, scrisă cu un destul de savuros duh marinăresc.

Primejdia submarină era aşa de acută, ocaziile de vânat submarine atât de rare relativ, că pentru a se avea o oarecare şansă în luptă, se dăduse carte albă vaselor de suprafaţă: să atace *orice* submarin zărit. Submarinele aliate trebuiau deci să *vadă* fără a fi văzute, de prieten, ca şi de duşman. Accidentele nenorocite, loviturî între confrate şi confrate sunt mai dese ca la germani şi sporesc astfel oroarea tragică în tabăra aliată. Deja în „Les Corsaires" se aminteşte una din cele mai groaznice tragedii submarine engleze: trei submarine noi făceau exerciţii; două se ciocniră şi se scufundară; un distrugător ce alerga să salveze supravieţuitori abordă pe al treilea şi-l trimise după celelalte!

Isprăvi teatrale, ca ale germanilor, au la activ englezii în Marmara, unde ajungeau înfruntând barajele, minele, curenţii şi tunurile Dardanelelor.

In Marmara, comandantul *Nasquith* (cu E 11) are un prim angajament cu canoniera turcă *Pelenk-i-Dria*. Primul obuz turcesc isbeşte periscopul din provă; hazard extraordinar când ne gândim cât de subţire e periscopul faţă de tot trupul imens al submarinului scăpat neatins.

Nasquith e primul duşman ce intră în „Cornul de aur" în ultimii 500 ani. Aici între altele e urmărit stăruitor de un pescar nu prea mintos, care umbla să-i pescuiască... periscopul. Ca să termine, se lăsă prins; apoi se smuci odată energic de era să răstoarne luntrea omului. „Când îl revăzui, avea mutra cea mai aiurită ce-am văzut vreodată".

Nasquith lansează apoi o torpilă în grămada de vase din port. Giroscopul ei defectându-se, torpila începu a se învârti nebuneşte în cercuri, făcând din când în când câte un salt sdravăn din apă, ca un marsuin. „Avea să isbească desigur ceva în cursa ei nebună, dar lesne puteam fi chiar noi acel ceva". O a doua torpilă merse drept la ţintă. Pentru liniştirea nervilor, Nasquith ia un instantaneu al transportului torpilat, în timp ce prima torpilă nimerea şi ea ceva...

La întoarcere i se anină o mină de cârma babord, pe care o purtară până la eşirea din Dardanele cu deliciosul coşmar că în fiecare clipă graţioasele antene ale minei se puteau întoarce să atingă submarinul şi să declanşeze explozia. Coşmar cunoscut atâtora alţii, englezi ca şi germani!

Unii comandanţi, printre cari Nasquith, obişnuiau în cazul unei torpilări nereuşite, să scotocească marea până găsiau torpila, pentru reîntrebuinţare.. Straniu sport şi stranie economie, nu-i aşa?

Bru, cu *E 12,* după ce se înămolise, aproape, pe fund, punând cârma toată, veni val vârtej la suprafaţă unde-l pândeau câteva patruloare. Nişte obuze; apoi o plonjare şi mai vertiginoasă. Compasul fu distrus, manometrele nu mai funcţionau, periscoape nu mai erau. Orb şi surd submarinul cobora Dardanelele absolut *în voia Domnului,* cu certitudinea că nu va mai scăpa niciodată! Inlăuntru în atmosfera irespirabilă oamenii calmi; numai mari picături de sudoare cădeau jos. Mai lipsia ceva: submarinul se prinse într'un baraj. Acumulatorii săi erau aproape sleiţi; cu ultima scânteie de energie submarinul se smulse şi reveni la suprafaţă. Aici noi obuze îl isbesc; 2 torpile vâjie pe lângă el... Totuş va scăpa teafăr după toate astea! Patru submarine engleze şi cinci franceze însă nu se vor mai întoarce.

Un submarin vechiu. *E 2* se prinsese şi el în nişte cabluri; patruloarele dela suprafaţă încep îndată să-l „pipereze" cu bombe. In timp ce peştele de oţel se sbătea în mijlocul exploziilor, o explozie apropiată tăie o funie ce-l înlănţuia şi-l liberă".

Dacă *U 9* a scufundat cele mai multe vase de răsboiu engleze, să nu vă aşteptaţi ca cel mai periculos duşman al germanilor să fie altul decât *E 9* (căpitan Uorton); Dintre victimele lui *E 9* citäm crucişătorul cuirasat *Prinz Adalbert,* care se întoarse foarte greu în port şi se repară. La prima eşire e torpilat de... *E 8* şi dat la fund cu tot echipajul!

Numărul 13 e funest englezilor ca şi germanilor. U 13 şi E 13 pieriră de accident. E 13 se împotmoli pe coasta daneză şi neisbutind să scape se pregătea să se predea unui torpilor danez, când apare un distrugător german, care trage asupra submarinului, apoi a supravieţuitorilor ce se sbăteau în apă, în dispreţul angajamentelor internaţionale, până ce torpilorul danez se aşează în calea loviturilor lui. Săbăticia asta va aprinde dor de răsbunare în comandantul *Layton,* care va face tot posibilul până să scape din captivitate daneză, luând apoi comanda altui submarin.

Atacurile vaselor aliate asupra propriilor submarine de cari am amintit, erau destul de frecvente. Autorul cărţii povesteşte o păţanie proprie, prilejuită aproape de intrarea în Devonport, pe când revenea din golful Gasconiei, unde o furtună grozavă le sfărâmase cârma tribord şi le maltratase tot submarinul. In starea asta, ce-i făcea incapabili de o manevră iute, sunt atacaţi de un distrugător american; scapă la o muche de cuţit de abordaj, sunt sgâlţâiţi de grenadele submarine ce explodează aproape, scapă te miri cum şi intră agale în Devonport, unde ca supliment un vas de patrulă le trage 2 obuze înainte de a le vedea semnalul de recunoaştere. Ofiţerii se duc, aşa murdari cum erau, la cercul lor să-şi dreagă moralul cu cafea şi wisky. Acolo nişte ofiţeri americani tocmai povesteau cum reuşiseră să cufunde un submarin german. Unul dintre englezi se apropie şi le cere umil scuze că le risipeşte iluziile, dar cum vasul atacat era al său, era nevoit să recunoască, că scăpase contra evidenţei chiar!...

Alteori sfârşitul era mult mai tragic.

Un vas-cursă (Q-ship) vede un submarin; îi citeşte numărul... U 6; duşman! Deci trage-i cu tunurile, până se scufundă. Cincisprezece oameni fură salvaţi... erau englezi, de pe submarinul J 6.

In momentul atacului un cablu ori ceva asemănător atârna de bordul submarinului în dreptul lui J 6 complectând bucla lui J de părea U... Citez încheerea unui martor ocular, nespus de emoţionantă:

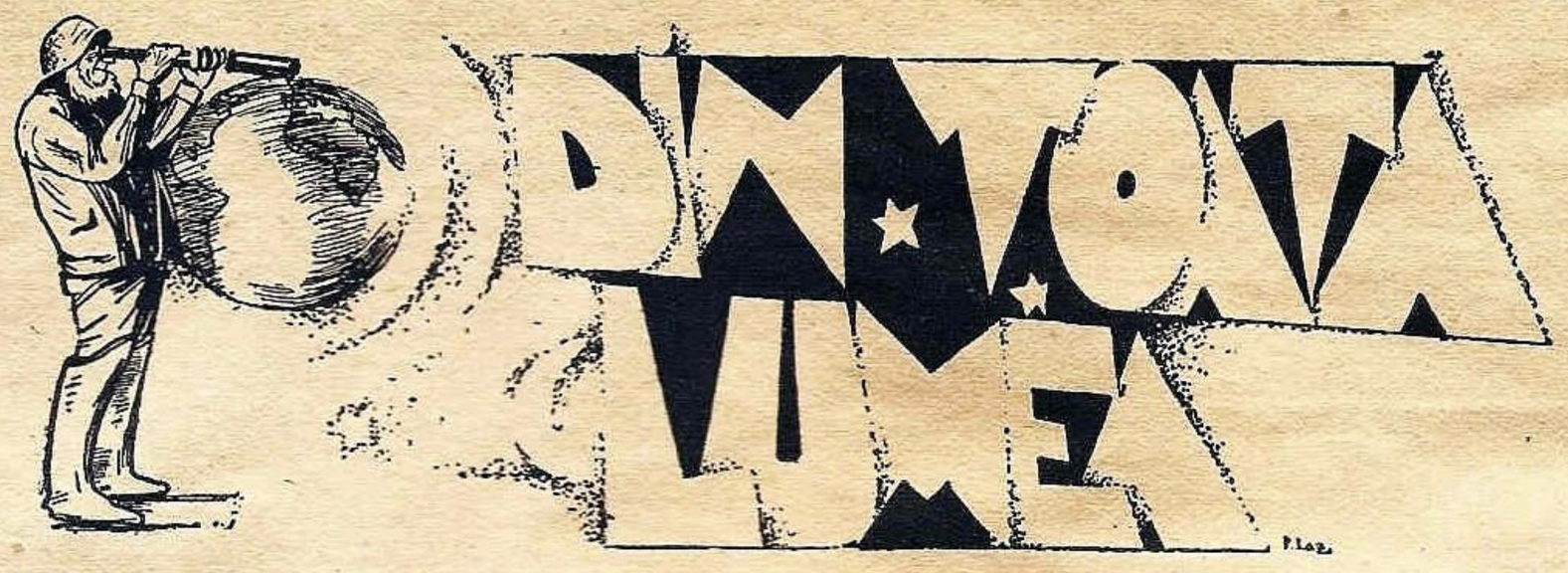
„Consiliul de răsboiu nu ne adresă nici un blam; din contră felicită armamentul pieselor pentru precizia tirului. Ce mă isbi mai mult e că pe când Comandantul submarinului şi cu mine ieşiam din sala consiliului, supravieţuitorii lui J 6 chemaţi ca martori, făcură *drepţi* şi ne salutară. Mişcător exemplu de disciplină şi duh militar!... Oamenii acceptau această catastrofă ca pe un risc al jocului, al răsboiului".

Un submarin englez lansează o torpilă asupra unui distrugător englez, luându-l drept german; nu-l nimeri; distrugătorul viră de bord imediat şi îl abordă. Tot echipajul peri cu submarinul afară de un mecanic. După „regula jocului" acesta ar fi trebuit să fie ultimul salvat; în momentul atacului lucra în compartimentul maşinilor. Dar pintenul distrugătorului crăpă submarinul tocmai în acea regiune şi omul fu svârlit la suprafaţă de o mare bulă de aer.

Deşi isprăvile germanilor sunt mai notorii, totuş ei n'au reuşit să torpileze dreadnoughturi duşmane, ca englezii. Intr'un singur atac comandantul Laurence, reuşi să înfigă câte o torpilă în coca marilor dreadnoughturi *Kronprinz* şi *Grosser Kurfürst,* fără a le scufunda. „Cum naiba de nu le-am lansat pe amândouă aceluiaş vas, ca să-l dau gata.. Socoteam şi eu să le dau gata pe amândouă" declară el.

Contra submarinelor e fapt dovedit că arma cea mai eficace e tot submarinul. Englezii au scufundat 19 submarine germane cu ale lor. Unele din aceste drame nu sunt banale de loc.

E 52 torpilează pe o noapte neagră pe *U. C. 63;* un singur om scăpă. Acesta povesti că *ofiţerul de quart* fusese ţinut de vorbă de un mecanic, tocmai când trimisese timonierul de cuart jos după o ceaşcă de cafea. Câteva minute de slăbire a vigilenţei şi moartea a venit!



Interesul militar al vitezelor mari

Sub acest titlu Căpitanul Comandor *Lemonnier* din Marina Franceză publică un articol în *Journal de la Marine Marchande*, şi care socotim că va interesa pe cititori noştri din Marina Regală.

Lupta ce se dă în toate domeniile pentru viteză, nu putea să nu cuprindă şi navele, fie de război, fie comerciale. ,

Şi autorul dă un exemplu pentru marina comercială pe *Normandie* care poate să asigure o viteză de 30 noduri tot timpul, iar 29 noduri să consume mai puţin combustibil decât *Ile de France* care nu ia decât 24 noduri deşi e cu 25.000 tone mai mic.

Câmpul de experienţă însă care a permis realizarea vitezelor mari, a fost cel al marinelor de război. In 1926 se ajunsese cu distrugătorul *Jaguar* la 36 noduri, pentrucă în 1931 *Albatros* să realizeze 42 noduri, 1933 *Cassard* să ia 43.4 noduri şi în fine *Le Terrible* atinge 45 noduri.

Problema aceasta a mărirei vitezelor a preocupat mult forurile maritime a multor state.

Pe lângă avantagiile ce le prezintă superioaritatea de viteză, se găsesc şi incoveniente :

1) *Viteza realizată la probe nu poate fi menţinută în marşul curent.*

Aceasta au reguli generale, pentrucă vitezele la probe se obţin cu aparate noi, cu carene noi şi pe vreme absolut favorabile.

Vitezele practice au urmat vitezelor la probe în acea proporţie, şi diferenţele dintre ele s'au putut majora datorită utilizărei turbinelor şi păcurei, astfel că viteza în serviciu astăzi poate fi cam 9/10 din cea de la probe.

2) *Calităţile manevriere ale vaselor de mare viteză sunt reduse.*

Creşterea vitezelor va fi un pericol pentru o formaţie din cauza creşterii acestea de viteză.

3) *Calităţi fără interes practic, în detrimentul induranţei şi a protecţiei.*

Viteza mare este în adevăr o calitate a unei nave de luptă, însă e discutabilă dacă realizarea ei se face în detrimentul altor calităţi mai utile.

Inainte vreme viteza era o calitate care costa mult, pentrucă în afară de maşini puternice trebuiau şi coci solid construite, groase şi deci grele. Progresele technice de astăzi în materie de maşini şi căldări marine din ultimii 25 ani au ajuns să scadă însă greutate pe cal-putere la aproape 50% şi să reducă pentru aceeaş rază de acţiune consumaţia cu 30%.

Dacă se mai adaugă apoi şi progresele realizate în materie de forme ale carenelor, randament al helicelor etc., se poate afirma că cu păstrarea celorlalte caracteristici ale unei nave se poate obţine un câştig important de viteză.

Autorul arată apoi tendinţele actuale în diversele marine.

Navele de linie. Acestea, înainte de toate trebue să fie bine protejate, cu atât mai mult cu cât efectele artileriei sunt din ce în ce mai formidabile. In afară de aceasta, aceeaş protecţie trebue dată şi punţilor pentru a rezista bombelor de avion.

Prin urmare greutate disponibilă aparatului propulsor trebue limitată.

Trebue însă să ţinem seamă că viteza sporeşte nu numai valoarea ofensivă a unei nave de linie, dar şi cea defensivă, pentrucă

Pe când unii comandanţi nu zăreau ţipenie de submarin advers în larg, *Robert H. T. Raikes* fu din cei ce întâlnea cu duiumul. Iată o ispravă de ale lui :

Intr'o zi Raikes vede un U şi-i lansează o torpilă, apoi, alta, apoi alta. Tustrele greşesc ; submarinul atacat plonjează. Peste o oră se vede un altul, de nu cumva tot cel dintâiu. In timp ce căuta poziţie de lansare, vasul lui Raikes eşuiază pe un banc... Raikes era un tip înăcrit, ce se enerva uşor, vă puteţi închipui ce va fi tunat şi fulgerat. Cu chiu cu vai eşi din impas şi după altă oră, alt submarin. Din nou încercare de manevră terminată pe un banc; iar când în cele din urmă Raikes reveni la suprafaţă, neamţul îşi luase tălpăşiţa. După masă alt submarin, care plonjează exact înainte de a i se lansa o torpilă. Un altul a doua zi, care în fine, fu isbit în plin şi scufundat cu *tot echipajul*. Raikes fu tare necăjit; tare ar fi vrut să ştie dacă urmărise unul şi acelaş submarin, ori fusese o bandă întreagă ; şi fără prisonieri nu putea şti adevărul !

Locot. *Bradshaw* atacă şi el un submarin german şi strică în zadar 4 torpile fără a-l nimeri. O adevărată risipă ! Acum germanul era la peste 6 km. depărtare, distanţă la care şansa de lovit e quasi nulă.

Scos din fire, Braadshaw nu mai raţionează şi trimite a cincea şi ultima torpilă care, minunea minunilor, isbeşte ţinta. Se pare că victima a fost submarinul comercial german *Bremen*. Lovitura în ori ce caz e cea mai norocoasă din tot răsboiul.

Atacul avioanelor şi dirijabilelor asupra submarinului era ceva curent şi uşor de înţeles, dar atacul unui submarin asupra unui aparat aerian e ceva năstruşnic în gradul superlativ. Ai zice atacul rechinului asupra vulturului ! Ei bine, *E 31* a avut ocazia rară să întâlnească un dirijabil avariat, care să-i treacă pe deasupra capului. Pe această categorie de submarine s'a nimerit ca tunul să poată lua orice unghiu, chiar 90 de grade... Zepelinul era mare cât muntele ; puteai trage în el cu ochii închişi ; din câteva lovituri fu încendiat.

In cele de mai sus cred că am pus cititorului sub ochi câteva întâmplări miraculoase din aventurile submarinelor, cari dacă le-ai întâlni într'un roman le-ai boteza senzaţionale, într'atât par de neverosimile şi chiar de neînchipuit.

Voiu încheea cu un exemplu ce cred că l'am citit prima dată într'o carte a d-lui *Profesor G. G. Longinescu*.

Un torpilor englez atacă un submarin englez; acesta scapă cu greutate şi apoi se apucă să dea prin T. F. F. semnalmentele „duşmanului". Cel ce le culege primul este tocmai torpilorul de mai sus, care începe a căuta de zor „torpilorul german" anunţat prin T. F. F. şi câtva timp s'a vânat pe sine însuş, sau dacă vreţi propria sa umbră !...

I. CĂDARIU.

o navă rapidă este mai puţin vulnerabilă, pe lângă că se demodează mai greu.

Reamintind că greutatea aparatelor motoare de azi nu e atât de mare pentru motivele arătate mai sus (pentru 100.00 H. P. greutatea ansamblului motor şi combustibilului necesar este de 5000 tone) reesă că viteza navelor de linie nu va trebui să fie inferioară de azi înainte de 28 noduri.

Deşi vitezele noilor nave de linie în construcţie în diverse marine sunt ţinute secrete, se dă cu sigur că vor fi între 28 şi 34 noduri.

Port avioane. Nici la aceste tipuri, viteza nu va fi sub 32 noduri, pentrucă trebue să urmeze escadrele navelor de linii şi să faciliteze posibilităţile de sbor şi aterizare.

Crucişetoare. După ce s'au construit crucişetoare fără nici o protecţie, astăzi s'a revenit asupra acestei concepţii, protejându-le contra artileriei navelor uşoare şi a crucişetoarelor auxiliare.

Prin urmare şi la aceste tipuri de nave, greutatea afectată aparatului motor e oarecum limitat. Totuşi viteza lor trebue să fie superioară navelor moderne de linie, deci în jurul lui 35—36 noduri.

Nave uşoare. O protecţie a acestor nave contra artileriei nu ar putea fi asigurată fără a nu depăşi anumite dimensiuni care sunt însă incompatibile cu tonajul admis acestor tipuri.

Vulnerabilitatea cauzată din lipsa protecţiei este atunci compensată atunci prin marea lor mobilitate.

Navele uşoare se împart în 2 clase : cele dela 1500—5000 tone, foarte puternic armate şi care au nevoe de cel puţin 40 noduri viteză, şi cele între 400—800 tone destinate escortelor, şi acţiunilor de noapte şi pentru care o viteză de 32—34 noduri nu ar putea fi depăşită din cauza dimensiunilor ce nu permit adăpostirea unor maşini mai puternice fără riscul slăbirei cocei.

Submarine. In acest domeniu lupta se duce între diferitele state. Vitezele la care s'a ajuns până azi sunt de 25 noduri, dar nu mai pentru acele de 1000—1500 tone care pot menţine acesta viteza pe mare rea. Sub acest tonaj viteza se limitează la 15—18 noduri.

Poate că realizarea motorului unic ar putea spori viteza de azi.

In rezumat, progresul tecnic mereu crescând va face că peste puţin itmp să se atingă viteze de 50 noduri şi că în orice caz nu va trece mul când nu va exista viteza inferioară de 28 noduri. Mijloacele tecnice permit astăzi să se construiască nave care să întrunească toate calităţile : nautice, rezistentă, viteză, armare puternică.

Diferenţele de viteză realizate dela o marină la alta sunt prea mici, şi nu provin decât din deosebirea de concepţiuni strategice cauzate de situaţia geografică şi politica a fiecărei stat.

Un proces interesant.

Cele mai mari încurcături în care sunt puşi uneori judecătorii din lumea aceasta, sunt acele provocate de capriciile naturei.

Iată de exemplu, încurcătura în care sunt puşi judecătorii americani care sunt chemaţi a judeca un proces în care e vorba de vinderea unui teren care a fost existent la facerea actelor de vânzare dar care mai apoi a dispărut.

In Oceanul Pacific exista Archipelagul *Carolinelor* care cuprindea şi trei mici insuliţe le o suprafaţă totală de circa 40 km. patraţi, şi care aparţineau unor japonezi. Depărtarea şi lipsa de interes ce o prezenta aceste insule pentru japonezi, i-au determinat să le vândă, bineînţeles cu aprobarea guvernului japonez, unei Socităţi americane din San Francisco care voia să le planteze cu bumbac. Preţul de vânzare s'a stabilit la 60.000 dolari, adică vreo 9 milioane lei, şi s'au făcut toate legiuitele forme de vindere-cumpărare.

Pentru estimarea sumei necesare plantaţiei firma americană a însărcinat pe un american oarecare domiciliat într'o insulă din apropierea grupului Carolinelor să se ducă în insulele cumpărate şi să întocmească un deviz.

Americanul a căutat insulele, dar nu le-a mai găsit deşi fusese asigurat de diferiţi navigatori că aceste insule arătate pe hartă, au existat şi în realitate cu oarecare timp înainte.

Anunţând această bucurie firmei ce cumpărase insulele, aceasta a dat în judecată pe ex-proprietarii japonezi că le-a vândut ceva ce nu există.

Aceştia pretind însă, atât prin hărţi cât şi prin martori că insulele au existat la încheerea contractului ; ceeace s'a întşmplat după vânzare nu priveşte vânzătorul. Probabil că din cauza erupţiuni de vulcani submarini, sau cutremure, insulele s'au prăbuşit în mare.

Destul că judecătorii americani, se străduesc acum să găsească de partea cui e dreptatea.

(Le Y No. 2745).

Construcţia unui nou canal între Oceanele Pacific şi Atlantic.

In America, ţara tuturor posibilităţilor, se plănueşte acum dublarea canalului Panama printr'un alt canal care ar lega cele 2 mari aceane între ele.

Motivele acestei intenţiuni a cărei realizare ar cere ani de muncă şi capitaluri enorme, sunt multe şi variate.

Primul, ar fi că actualul canal lin Panama este prea aglomerat aşa că nu mai poate face faţă traficului în timp de pace.

Nu mai vorbim de traficul di ntimp de războiu cu mult mai sporit şi mai periclitat.

Divensiunile navelor de război şi comerciale cresc mereu, pe când cele ale canalului rămân aceleaş, bine înţeles atâta timp cât nu se învestesc noi sume pentru lărgirea lor, astfel că utilizarea în viitor e ameninţată.

Manevrarea tuturor echipelor, parcurgerea canalului etc., precum şi numărul vaselor marinei de război americane, nu permit concentrarea întregei flote dintr'un ocean în altul decât abia în 48 ore.

Manevrele marinei americane din anul trecut au avut de scop să se experimenteze acest lucru. Ori, acest timp a socotit prea mare pentru nevoile de concentrare a Marinei Americane care trăeşte cu veşnicul coşmar al marinei Japoneze.

Progresele enorme ale aviaţiei fac canalul Panama destul de vulnerabil cu toată apărarea sa, astfel că închiderea lui în timp de război ar fi catastrofală pentru Marina Statelor Unite, prin urmare dublarea lui, adică posibilitatea de a avea o rezervă este un argument foarte tare.

In timpul de criză de astăzi, construcţia ar rezolva în parte problema şomajului care bântue America.

Technicienii Americani, au găsit că acest canal s'ar putea construi în Nicaragua, stat deşi independent, dar cu totul la discreţia intereselor americane.

Lăţimea ar fi de 300 m. iar lungimea canalului ar fi de circa 250 km. din care 100 km. prin lacul Nicaragua.

Suma necesară ar fi de circa 750.000.000 dolari, adică în leii noştri vreo 9 miliarde.

Timpul în care ar putea fi construit s'a socotit la circa 10 ani.

De altfel acest proect datează din 1926 adică înainte de proectul construcţiei canalului actual în Panama.

Realizarea acestui măreţ proect ar reduce complect temerile de azi al St. Unite şi ar scurta drumul dla New-York la San Francisco cu 1200 km., permiţând flotei de război americane concentrarea dintr'un ocean în altul în maximum 10 ore.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

La telegrama de felicitare adresată M. S. Regelui din partea Ligei Navale, s'a primit următorul răspuns:

Amiral COANDĂ Vice Preşelintele Ligei Navale Române

Bucureşti

Viile mele mulţumiri membrilor Ligei Navale Române pentru asigurările de credinţă ce mi-au exprimat.

CAROL.

Cu prilejul aniversării M. S. Marelui Voevod Mihai, L. N. R. a trimis următoarea telegramă:

MĂRIEI SALE MIHAI

Mare Voevod de Alba Iulia

Loco

Membrii Ligii Navale Române prin mine felicită pe Măria Ta de ziua onomastică urându-Vă ani mulţi c usănătate pentru fericirea neamului şi a întregei suflări marinăreşti.

Vice Preşedintele L. N. R.

Amiral *Coandă.*

La această felicitare s'a primit următorul răspuns:

D-lui AMIRAL COANDĂ

Str. Câmpineanu 39 Bucureşti

Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia a primit bunele urări şi m'a însărcinat să vă transmit dv. şi membrilor Ligei Navale Române caldele sale mulţumiri.

Din înalt ordin general aljutant *Grigorescu*

La telegrama:

M. S. REGINA MARIA

Sinaia

In numele membrilor Ligei Navale rog pe Majestatea Voastră să primească asigurarea celui mai profund devotament şi urarea ca marinarii să se bucure cât mai îndelungată vreme de înalta Voastră ocrotire.

Vice Preşedintele L. N. R.

Amiral *Coandă.*

Iar răspunsul a fost:

Vice Preşedinte L. N. R. Amiral COANDĂ

Bucureşti

M. Sa Regina vă mulţumeşte călduros pentru frumoasele urări.

Maestrul Curţii col. *Zwiedinek.*

Taberile şi coloniile dela Marea Neagră

p D. Maior Dimăncescu, destoinicul comandant al Legiunei de Cercetaşi „Păstorul Bucur" a publicat în No. 8 al revistei Educaţia Fizică, organul O. N. E. F-ului un tablou de taberile cari s'au instalat în vara anului 1935 dela Mamaia la Balcic.

Din analizarea lui reiese un fapt foarte îmbucurător: numărul celor ce vin la mare creşte din an în an. Pe când în 1930 s'au bucurat de mare 34 de colonii cu 7.834 de participanţi, în anul 1935 numărul taberelor s'a ridicat la 51 cu un număr de 12.721 participanţi.

Luat pe zone, s'au perîndat:

la *Mamaia* 421 de cercetaşi din Bucureşti, Cluj, Târgovişte şi Sf. Ggheorghe, şi 108 pompieri, în total 529.

La *Agigea* 1764.

La *Eforie* O. N. E. F. 320, L. M. E, F, 36, P, T. T, 220, Regele Carol II 250, Prietenii Mării 500, Liceele militare 216, Liceul Gh. Şincai 194, Copii noştri din Piteşti 66, I. O. V. 320, Bârlad 100, Sectorul Albastru 6000, A. S. F. C. 100 total 3162.

Techirghiol 526.

Carmen Sylva: 5241.

La *Mangalia* 1005 şi la *Balcic* 490.

Asupra organizării taberelor d. Maior Dimăncescu scrie:

In loc de 2 tabere de cercetaşi cât erau în 1930, în anul acesta am avut 6 tabere cercetăşeşti cu un număr de 551 cercetaşi. De unde în 1930 aveam pentru licee numai colonia Liceelor Militare, am găsit 4 colonii de licee la Mangalia şi una la Eforie. Apoi am înregistrat grija liceelor pentru viitor. Astfel la 1 jum. km. de Mangalia, alături de colonia Liceului No. 1 din Cernăuţi, între satul „2 Mai" şi mare şi-au cumpărat terenuri pentru clădit colonii, liceele „Gh. Lazăr" şi „Sf. Sava" din Bucureşti şi Liceul Militar Mânăstirea Dealul.

In ce priveşte cazarea participanţilor am constatat dorinţa organizatorilor de a asigura continuitatea coloniei prin construcţii proprii. Astfel din totalul de 35 colonii, 21 au localuri proprii, din care trebue să menţionăm: Adăpostul copiilor Municipiului Bucureşti, dela Agigea, Tabăra O. N. E. F., Căminul P. T, T, Căminul Liceelor Militare, Casa de odihnă I. A. R., Colonia Liceului Gh. Şincai, Colonia Primăriei sect. III Bucureşti şi Colonia „Copiilor Noştri"-Piteşti dela Eforie, Colonia Liceului No. 1 din Cernăuţi, Colonia Liceului-internat din Iaşi, Colonia Soc. Spiru Haret din Iaşi şi Colonia de Ucenice a Ministerului Muncii dela Mangalia şi Colonia A. C. A. dela Balcic, — pentru eforturile însemnate făcute cu scopul de a pune la dispoziţia participanţilor confort şi condiţiuni igienice bune.

Dacă cercetăm scopul pentru care au fost înfiinţate coloniile şi taberile, ajungem la concluzia că toţi au avut în grije reconfortarea fizică şi morală a copiilor debili prin cura la mare, coloniile din apropierea lacului Techirghiol folosind şi cura de băi de nămol.

Grijea de căminuri, tabere şi campamente pentru oamenii maturi începe să crească. Taberile: O. N. E. F, Prietenii Mării Vraja Mării, Căminul P. T. T, Casa de Odihnă I. A. R, Campamentul Uniunei Foştilor Voluntari, taberile funcţionarilor comunali şi C. F. R., sunt acum organizate să primească tineret şi oameni maturi în număr destul de însemnat şi în condiţiuni băneşti avantajoase.

Trebue menţionat de asemenea şi înmulţirea străinilor (cehi şi polonezi) cari vin să petreacă lunile de vară în taberile noastre

(Prietenii Mării, O. N. E. F., Campamentul Foştilor Voluntari, etc.)

Innotul a fost folosit numai de 21 de tabere şi colonii Centrul de popularizare al înnotului rămâne tot tabăra O. N. E. F., care cu ajutorul bazinului său de 50 m lungime face posibilă şcoala înnotului în cele mai bune condiţiuni, prezentând în acelaş timp cel mai minunat loc pentru ţinerea concursurilor de natație.

Tot în tabăra O. N. E. F. găsim numărul cel mai mare de profesori şi instructori, instalaţiile cele mai bune şi complecte pentru practicarea gimnasticei, atletismului, jocurilor sportive şi a tirului.

Deşi situaţia taberilor şi coloniilor din vara anului 1935 este cu mult mai bună, totuşi credem că e nevoie ca toate taberile şi coloniile de vară să fie puse sub controlul statului .

Găsim absolut necesar ca ministerele interesate în această mişcare să hotărască de comun acord un organ de informare şi control, care să dea autorizaţii şi directive pentru funcţionarea taberilor şi coloniilor de vară.

Acest organ va trebui să studieze această mişcare în toate amănuntele ei şi să editeze regulamente şi broşuri, cari să pună la îndemâna organizatorilor metodele cele mai practice de urmat, — pentru ca munca şi banii cari se cheltuesc cu taberile şi coloniile să fie cât mai folositoare tineretului.

Examenele de brevete

Au reuşit la examenul de brevet de Comand. lungă cursă, Comandanţi cabotaj, of. I-a of. II-a, provizori, Mecanici principali, Mecanici auxiliari, Sub mecanici, Pilot de port de Mare, Pilot de Mare şi Radio Telegrafişti următorii :

A. Pentru brevet Cpt. de cabotaj.

Pleşu Gh.

B. Pentru brevet ofiţer I-a.

Dumitrescu Leon, Nedelcu Dan.

C. Pentru brevetul de ofiţer II-a.

Cioc Corneliu, Ott Roland, Profir Eugen, Anuţca Aurel, Popescu Gh.

D. Pentru brevetul de ofiţer provizoriu.

Anghelescu Ioan, Voicu N., Catrinoiu Gh., Poplăcenel Gh.

E. Pentru brevetul de Mecanici principali.

Vasilie Al., Iamaraş Constantin.

F. Pentru brevetul de Mecanici auxiliari.

Trâmbiţaşu St., Patrichie Ioan, Filipeanu N., Dumitrescu N., Ioan A. Vasile, Năstase Vasile, Boghici Valeriu.

G. Pentru brevetul de Sub mecanici.

Cazancencu Vlalimir, Roseanu Chirilă, Goleasă D., Munteanu Ioan, Niculae Hagi Gheorghe.

H. Pentru brevetul de Pilot de port de Mare.

Iordăchescu Mihail, Gheorghiu Constantin, Roşu Mircea.

I. Pilot de Mare.

Buinca Vasilie.

J. *Telegrafist cl. I-a.*

Nicolau D.

L. Telegrafist cl. II-a.

Spânu Eugen.

Inaugurarea căminului maeştrilor militari din Divizia de Dunăre

In toate marinele din lume, ca atare şi în a noastră, corpul maeştrilor militari a fost considerat ca un corp de elită, zea de legătură între corpul ofiţeresc şi echipaje.

Echipajul se premenește anual, ofiţerii se mută de pe un vas sau alte ori la uscat, după nevoile îmbarcărilor, la perioade tot atât de scurte. Singurii maeştrii militari rămân neschimbaţi pe nava pe care au fost îmbarcaţi, legaţi de materialul specialităţii lor, tunuri, torpile, timonerie, mine, etc.

Echipaj şi ofiţeri vin sau pleacă de pe bord, numai maestrul militar rămâne avansând pe loc dela gradul de maestru stagiar până la cel de maestru şef, până la pensie.

Corpul maeştrilor datează la noi de 27 ani, de când s'a înfiinţat şcoala de marină pe baze similare celor străine. Unii din absolvenţi au trecut în marina comerciaă : 90% din căpitanii actuali sunt foşti elevi ai şcoalei de marină. Alţii au rămas în marina de război şi prin misiunea ce îndeplinesc pot fi socotiţi stâlpii marinei.

In afară de cunoştinţele technice, maeştrii militari au căutat să păstreze şi acel *„spirit Mircea"*, cum l'a botezat M. Sa Regele. Ani întregi şi-au dat obolul lor ca astăzi să aibă bucuria de a vedea inaugurat un cămin al lor la Galaţi.

La 13 Noembrie a avut loc inaugurarea în prezenţa d-lui Amiral Roşca, comandantul Diviziei de Dunăre. După cuvântarea d-sale au mai vorbit maestrul Principal G. Teodorescu, preşedintele asociaţiei şi maestrul Găvan, din aviaţie.

Cu 400.000 lei, bani strânşi din cotizaţiile lunare, s'ar fi aşteptat şi rătăcit, încă multă vreme, dacă d-nul Comandant al Diviziei de Dunăre Contra Amiral Roşca Eugeniu nu ar fi întins mâna sal-

Ba da !

şi haina îl face pe om !

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS vă dă deplină satisfacţie.

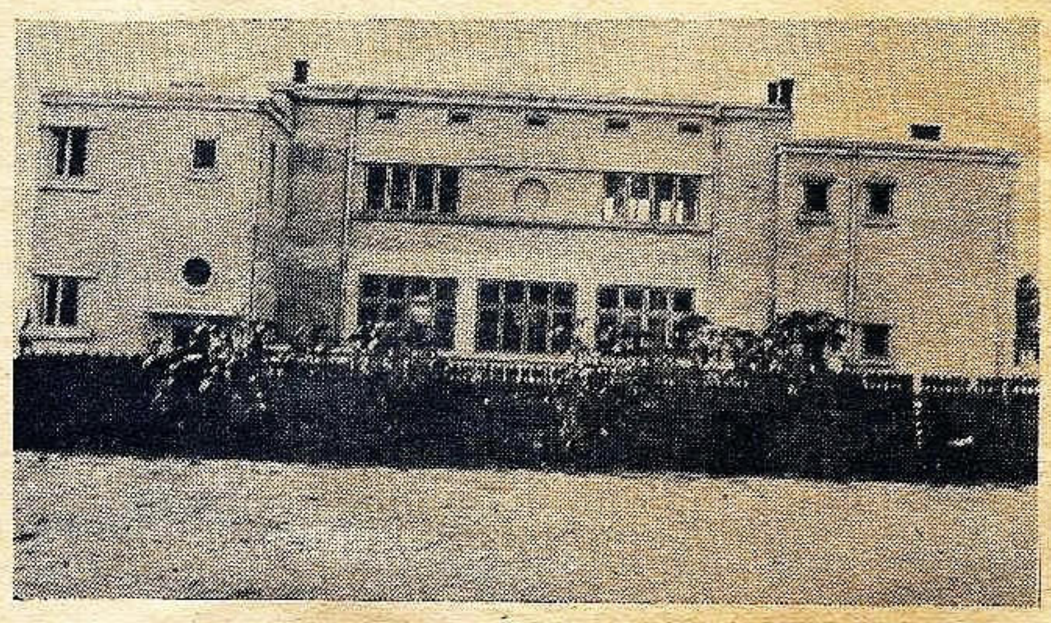
Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

vatoare subalternilor săi şi la apelul d-sale pentru înfăptuirea acestui edificiu, au răspuns mulţi oameni de bine, în frunte cu d-l primar al Municipiului *Dimitrie Lazăr,* care a pus la dispoziţie terenul, transporturi gratuite, parte din material etc.; d-l *Daniel,* proprietarul carierelor de piatră Măcin, a donat petrişul şi nisipul necesar; D-l *Max Auşnit,* tabla de acoperiş şi ferărie; N. F. R. transport gratuit de material; *U. C. G.* material de instalaţie electrică şi canalizări; d-l Inginer *Bălescu,* fiul decedatului şi mult veneratului nostru Vice Amiral Bălescu, a făcut planurile gratuite, donând şi o sumă de bani pentru completarea mobilierului.

De asemenea toţi comandanţii de Unităţi, au dat parte de mâna de lucru, cu aprobarea autorităţilor superioare.

Şi mai presus de toată osteneala zilnică în timpul repausului, d-l Contra Amiral Roşca Eugeniu a îndrumat, supravegheat şi iniţiat totul pentru rezultatul final, construirea Căminului, pentru instrucţia subalternilor săi şi formarea caracterelor, cu bani puţini dar cu foarte mult suflet.



Căminul maeştrilor militari din Galaţi

Oricum osteneala primului ctitor şi sacrificiul oamenilor de bine care au contribuit la ridicarea acestui edificiu rămâne un temeiu de bun augur pentru zorile clasei maeştrilor care instruindu-se pe ei fortifică instrtuţia.

Această clădire s'a construit pe strada numită până azi Cerealelor, care în dorinţa tutulor marinarilor se va numi Vice Amiral Bălescu şi stradela care se deschide prin construcţia Căminului nostru se va numi Lt. Comandor Stihi E., mort în război.

Căminul se compune: parter, subsol şi etaj. La parter sală de conferinţă, un hol, cameră pentru custode, cameră pentru toalete, camere de locuit, subsol, bucătării, cameră pentru calorifer, oamenii de serviciu spălătorie.

La etaj sală de bibliotecă — sală de masă — camere de locuit; valoarea aproximativă 1.700.000 lei.

Să nădăjduim cât mai curând inaugurarea şi al celor din Divizia de Mare!

Activitatea posturilor de salvare şi de prim ajutor la plaja în vara anului 1935

La 24 Iunie 1935 au luat fiinţă posturile de prim ajutor dela plăjile: Mamaia, Modern, Eforie, Carmen-Sylva, Mangalia şi Balcic.

Personalul posturilor a fost recrutat, o parte din cadrele active ale Marinei de Răsboiu, (sanitari şi motorişti) iar o altă parte dintre pescarii deprinşi să tragă la rame şi să înoate bine.

Sanitarii au fost instruiţi de d-l Cpt. Medic Mihăilescu, fiind învăţaţi să facă respiraţie artificială cu şi fără aparate, să dea diverse ajutoare în caz de accidente şi noţiuni de mică chirurgie.

NU UITAŢI
că cea mai frumoasă podoabă în casă, cel mai frumos dar ce se poate face este
CALENDARUL LIGEI NAVALE ROMÂNE
cu sfaturi pentru marinari şi o splendită lucrare în culori a cunoscutului pictor de marine Chirovici. Costul 25 lei. Se găseşte de vânzare la secţiile L. N. R. la căpităniile de porturi şi la Centrala L. N. R.

In general personalul şi-a îndeplinit datoria conformându-se instrucţiunilor afişate în fiecare cabană.

Posturile au fost controlate des şi la ore diferite.

Barcagii au luat lecţii cu Maestrul Spânu, instructor de înot, asupra modului cum să apuce şi să scape un om dela înec.

Materialul sanitar ca: aparate de respiraţie artificială, aparate de oxigen, truse cu instrumente şi pansamente, tărgi, etc., au fost de foarte bună calitate şi de mare utilitate, fiind ultima perfecţiune în materie medicală.

Lotcile mari, deşi mai greu de manevrat, necesitând 2 oameni, s'au dovedit mult mai bune decât cele mici, având mai multă stabilitate pe mare montată, când de fapt survin mai des accidente. Motoarele pentru lotci au sosit târziu, aproape de sfârşitul sezonului, aşa că nu s'au putut monta.

In timpul dela 24 Iunie la 15 Septembrie 1935, au fost salvate în total dela înec 43 de persoane şi s'au dat diverse ajutoare la alte 166 persoane (numele acestor persoane se găsesc trecute în registrele fiecărui post).

Din toate acestea reese în mod evident necesitatea şi rostul posturilor de salvare şi de prim ajutor dela plăji.

Că acest început, ca orice început a avut lipsuri şi insuficienţe e foarte natural. Din practica şi observaţiunile făcute s'au tras învăţăminte ce va îndreptăţi „Salvamarul" să perfecteze la anul, aceste posturi din toate punctele de vedere.

Este de notat, că nu acesta este scopul principal al societăţii „Salvamar", care totuşi a crezut că în paralel cu pregătirea organizării salvărei naufragiaţilor în apele noastre, e bine să înfinţeze posturile dela plăji spre a determina primăriile şi antreprenorii acestor plăji, să vadă utilitatea posturilor şi deci obligaţiunea pentru ei să le sprijine şi să le întreţie.

NUMIRI

D-l Comandor *Dragalina* a fost numit subdirector la Serviciul Maritim Român.

D-l Lt. C-dor *Păunescu A.*, doctor în drept dela Paris a fost numit comisar maritim la Sulina.

VA APARE

In cursul lunei literatura ştiinţifică maritimă se va îmbogăţi cu o interesantă lucrare „MAREA", studiu oceanografic, datorită muncii d-lui *V. Ciocârdel.*

REDACŢIONALE

Sferdeau, Timişoara. — Cu multă părere de rău, dar nu avem la îndemână planuri pentru o barcă în genul celei cerut de dvs. Vă recomandăm a vă adresa casei „Nautica" din Reghin specializată în construcţii de bărci de sport. Va trebui să-i daţi mai multe amănunte, lungimea de 9—12 metri nefiind de ajuns.

Victor Stoianovschi, R. Vâlcea. — S'au primit traducerile şi sperăm să putem împlini atât dorinţa dvs., cât şi a noastră.

Din străinătate

ANGLIA.

☐ Din cauza situaţiei internaţionale chestiunea conferinţei proectate pentru Octombrie pentru raţionalizarea tonajului, nu s'a mai întrunit şi s'a amânat sine-die.

(J. d. l. M. m. No. 863)

☐ Un scafandrier de pe nava *Orphir* a reperat la 27 Oct. epava *Lusitanier,* cufundată de un submarin german în răsboiul mondial în apropierea coastelor Irlandei.

(J. d. l. M. m. No. 865)

☐ Cu atâta siguranţă şi precizie în timp lucrează şantierele engleze încât a şi fixat de pe acum prima călătorie a transatlanticului *Qucen Mary,* pentru 27 Mai 1936 spre New-York, când va scoate din serviciu definitiv pe Berengaria.

(J. d. l. M. m. No. 866)

Dela Liga Navală Engleză

☐ S'ar părea că o ligă navală nu-şi are rost de cât în ţările în care poporul, dela cel mai umil contribubali până la cel mai înalt dregător, trebue să fie educat prin o intensă şi documentată propagandă spre a se înţelege rostul unei marine naţionale, cum ar fi ţara noastră, Polonia, Bulgaria, etc.

Totuşi chiar ţările cu marină puternică, chiar Anglia are o *„Navy League"* înfloritoare graţie sprijinului tuturor, — mai ales al celor bogaţi.

Liga Navală engleză obişnueşte a avea o masă comună în ziua de 17 Octombrie, *„Ziua lui Nelson"* prezidată de lord Lloyd, of Dolobran, preşedintele ligii.

Cu acest prilej Amiralul *Jelicoe* a arătat cât de îngrijorătoare este situaţia actuaă atât din punct de vedere al marinei militare, cât şi în ceeace priveşte asigurarea transporturilor:

„Procentul navelor comerciale faţă de tonajul mondial a căzut dela 45,2% în 1914 la 35,2% în 1925 şi 31,8% în 1935.

In cuirasate standardul înaintea războiului mondial era 60%; azi suntem la egalitate cu Statele Unite şi 5/3 faţă de Japonia. In 1936 situaţia va fi: Anglia 4, Statele Unite 8 şi Japonia 5, deci trebue să restabilim un echilibru.

In ceeace priveşte crucişetoarele, cum vom putea păstra libertatea comunicaţiilor pe apă când în 1936 la 36 crucişetoare engleze vom avea 28 americane şi 34 japoneze? Cu distrugătoarele staăm şi mai prost: dela 322 la începutul războiului şi 527 la sfârşit, în 1936 vom avea 74 faţă de 46 americane şi 83 japoneze.

Şi puteţi fi mulţumiţi când din 74 submarine la începutul războiului şi 137 la sfârşit, azi avem 42 faţă de 30 americane şi 51 japoneze?

„In 5, cel mult 10 ani trebue ca prin concursul ligii să asigurăm viaţa marinarilor de pe vasele de comerţ, hrana populaţiei şi gloria zilei pe care o sărbătorim.

Hon Lord Lloyd of Dolobran, preşedintele Ligei Navale arată că liga are nevoe de fonduri strânse dela particulari pentru a concura la înzestrarea marinei comerciale şi militare. Anunţă că doamna *Honston* a donat un cec de 10.000 lire sterline, aproape 8.000.000 lei pentru fondul de propagandă al Ligii.

Când în Anglia se simte nevoia ca publicul să dea obolul Ligei Navale, ca aceasta la rândul ei să ajute statul, ce putem spune noi, cu o situaţie maritimă cu adevărat de îngrijorat!

☐ Marina engleză va purta zăbranic negru! Amiralul Jelicoe, lord of Scapa a murit la 20 ale acestei luni, răcind la comemorarea armistiţiului. Cu o lună mai înainte da alarma la banchetul Ligei Navale!

FRANŢA

☐ S'a lansat la 12 Oct. petrolierul *Sheherazade* de 18.500 tone de 175 metri lungime, 21.80 m. lăţime, pescaj maxim 9,35 m.

Este cel mai mare tanc francez şi va realiza în plus încărcătură 14 noduri. La raza de acţiune de 18.000 mile corespunde o viteză de 12.5 noduri.

(J. d. l. M. m. No. 863)

☐ Uriaşul transatlantic francez *Normandie,* şi-a suspendat cursele până în Martie 936.

Cauzele ar fi, se spune, nevoia de schimbare a elicelor.

(J. d. l. M. m. No. 865).

☐ La 26 Oct. a fost lansat la Toulon crucişetorul *Montcalm,* botezat astfel în amintirea gloriosului general francez care la 1759 şi-a găsit moartea la *Quebec* luptând pentru păstrarea Canadei de către Franţa. Această navă face parte din seria crucişetoarelor *La Galissoniere, Jean de Vienne Gloire, Georges Leygues, La Marseillaise.*

Are 7729 tone Washington, 180 m. lungime, 17.50 m. lăţime, 84.000 H. P., 31 noduri viteză, IX piese de 152 m. m. în 3 turele axiale, VIII de 90 m. m. a. a. şi contra navelor torpiloare, cuirasa laterală de 120 m. m. şi de punte 40 m. m.

(J. d. l. M. m. No. 865).

ITALIA.

☐ Pachebotul *Aussonia* s'a perdut în port la Alexandria din cauza unui incendiu provocat de o explozie.

(J. d. l. M. m No. 865).

☐ In numărul trecut am dat ştirea că pachebotul polonez *Bathory,* în construcţie la Triest ar fi fost rechiziţionat de către Italia.

Această ştire a fost desminţită de către şantierele Trist.

(J. d. l. M. m No. 865).

JAPONIA.

☐ La Geneva funcţionează o „Comisiune permanentă a mandatelor" pentru care se pune acum o chestiune foarte delicată relativ la mandatul Japoniei asupra insulelor din Pacific. Chestiunea e delicată pentrucă Japonia nu mai este membră a Societăţei Naţiunii.

Reprezentantul Japoniei a declarat că ţara sa nu acceptă nici o modificare a actualului regim fără consimţimântul său.

(J. d. l. M. m. No. 866)

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA-IULIA	SUCEAVA
GALATZ		7 h.	21 Oct.	15 Nov.	12 Dec
SOULINA	16 h.	—	21 „	15 „	12 „
	—	17 h.	21 „	15 „	12 „
CONSTANTZA	6 h.	—	22 „	16 „	13 „
	—	14 h.	24 „	18 „	15 „
ISTANBUL	10 h.	—	25 „	19 „	16 „
	—	23 h.	25 „	19 „	16 „
IZMIR	6 h.	—	27 „	21 „	18 „
	—	11 h.	28 „	22 „	19 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	29 „	23 „	20 „
	—	20 h.	29 „	23 „	20 „
MALTE	6 h.	—	1 Nov.	26 „	23 „
	—	20 h.	2 „	27 „	24 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	4 „	29 „	26 „
	—	20 h.	4 „	29 „	26 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	6 „	1 Dec.	28 „
	—	18 h.	6 „	1 „	28 „
MARSEILLE	14 h.	—	7 „	2 „	29 „
	—	16 h.	11 „	6 „	2 Ian.
BARCELONE	11 h.	—	12 „	7 „	3 „
	—	16 h.	13 „	8 „	4 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	14 „	9 „	5 „
	—	11 h.	15 „	10 „	6 „
ALGER (facult.	10 h.	—	16 „	11 „	7 „
	—	18 h.	17 „	12 „	8 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	22 „	17 „	13 „
	—	15 h.	22 „	17 „	13 „
CHIOS *	6 h.	—	23 „	18 „	14 „
	—	10 h.	23 „	19 „	14 „
ISTANBUL	11	—	24 „	19 „	15 „
	—	17 h.	24 „	19 „	15 „
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	20 „	16 „
	—	20 h.	26 „	21 „	17 „
SOULINA	6 h.	—	27 „	22 „	18 „
	—	7 h.	27 „	22 „	18 „
GALATZ	16 h.	—	27 „	23 „	18 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	4/X	20/X	28/X	8/XI	22/XI	8/XII	15/XII	28/XII
SOULINA	17 h.	—	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
	—	18 h.	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
CONSTANTZA	6 h.	—	5 „	—	—	9 „	23 „	—	—	29 „
	—	12 h.	7 „	—	—	11 „	25 „	—	—	31 „
	6 h.	—	—	21 „	29 „	—	—	9 „	16 „	—
	—	18 h.	—	23 „	31 „	—	—	11 „	18 „	—
ISTANBUL	14 h.	—	8 „	24 „	1/XI	12 „	26 „	12 „	19 „	1/I
	—	20 h.	8 „	24 „	1 „	12 „	26 „	12 „	19 „	1 „
HAIFA	6 h.	—	13 „	28 „	5 „	17 „	1/XII	16 „	23 „	6 „
	—	18 h.	15 „	30 „	7 „	19 „	3 „	18 „	25 „	8 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
	—	20 h.	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	1/XI	9 „	21 „	5 „	20 „	27 „	10 „
	—	17 h.	18 „	2 „	10 „	22 „	6 „	21 „	28 „	11 „
	9	—	19 „	—	—	23 „	7 „	—	—	12 „
	—	20 h.	20 „	—	—	24 „	8 „	—	—	13 „
IAFFA	6	—	—	3 „	11 „	—	—	22 „	29	—
	—	8 h.	—	6 „	14 „	—	—	25 „	1/1	—
ALEXANDRIE *	6	—	22 „	—	—	26 „	10 „	—	—	15 „
	—	12 h.	23 „	—	—	27 „	11 „	—	—	16 „
	11	—	—	7 „	15 „	—	—	26 „	2 „	—
	—	16 h.	—	8 „	16 „	—	—	27 „	3 „	—
PORT-SAID	8	—	24 „	—	—	28 „	12 „	—	—	17 „
	—	12 h.	25 „	—	—	29 „	13 „	—	—	18 „
	8	—	—	9 „	17 „	—	—	28 „	4 „	—
	—	16 h.	—	10 „	18	—	—	29 „	5 „	—
HAIFA (facult.)	9	—	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
	—	20 h.	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
ISTANBUL	6	—	31 „	15 „	23 „	5/XII	19 „	3/I	10 „	24 „
	—	12 h.	31 „	15 „	23 „	5 „	19 „	3 „	10 „	24 „
CONSTANTZ	13	—	1/XI	—	—	6 „	20 „	—	—	25 „
	—	20 h.	3 „	—	—	8 „	22 „	—	—	27 „
	8	—	—	16 „	24 „	—	—	4 „	11 „	—
	—	20 h.	—	17 „	25 „	—	—	5 „	12 „	—
SOULINA	7	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „
	—	8 h.	4 „	18 8	26 „	9 „	23 „	9 „	13 „	28 „
GALATZ	18	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Octom. 21 „	Novem. 4 «	Novem. 18 »	Decemb. 2 „	Decemb. 16 »	Decemb. 30 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	21 »	4 »	18 »	2 „	16 »	30 „
	Plec. „ „ 22	21 »	4 »	18 »	2 «	16 »	39 „
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	22 »	5 »	19 «	3 „	17 »	31 „
	Plec. „ „ 16	22 »	5 »	19 „	3 „	17 »	31 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 9	23 »	6 »	20 »	4 «	18 »	1 Ian.
	Plec. Vineri „ 11	25 «	8 »	22 „	6 „	20 »	3 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	26 »	9 »	23 „	7 «	21 »	4 „
	Plec. Duminică „ 19	26 »	9 «	23 „	7 „	21 »	4 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	27 »	Escală				
	Plec. „ „ 11	27 »	suspendată				
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	10 „	24 „	8 „	22 „	5 „
	„ „ „ 17	27 »	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR			
GALATZ	—	7 h.	10/X	7/XI	5/XII	NOTĂ: Durostor poate face escale suplimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.
SOULINA	17 h.	—	10 „	7 „	5 „	
	—	18 h.	10 „	7 „	5 „	
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	8 „	6 „	
	—	7 h.	12 „	9 „	7 „	
ISTANBUL	8 h.	—	13 „	10 „	8 „	
	—	18 h.	13 „	10 „	8 „	
LE PIRÉE	14 h.	—	15 „	12 „	10 „	
	—	11 h.	18 „	15 „	13 „	
VOLO	11 h.	—	19 „	16 „	14 „	
	—	15 h.	20 „	17 „	15 „	
CHIOS	14 h.	—	21 „	18 „	16 „	
	—	20 h.	22 „	19 „	17 „	
ISTANBUL	6 h.	—	24 „	21 „	19 „	
	—	12 h.	24 „	21 „	19 „	
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	22 „	20 „	
	—	20 h.	28 „	25 „	23 „	
SOULINA	7 h.	—	29 „	26 „	24 „	
	—	8 h.	29 „	26 „	24 „	
GALATZ	18 h.	—	29 „	26 „	24 „	

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa
Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,5
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptienii

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi înfors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" (sau România) ŞI „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ ... ABIL.)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA III	REG. CAROL I II	DACIA III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
		Linia II	Linia III										
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Oct. 12 „	Oct. 9 „	Oct. 26 „	Noem. 2 „	Noem. 9 „	Noem. 16 „	Noem. 23 „	Noem 30 „	Dec. 7 „	Dec 14 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Dec.	8 „	15 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „	8 „	16 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	14 „	22 „	28 „	5 „	11 „	19 „	25 „	3 „	9 „	17 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	18 „	—	1 Noe.	—	15 „	—	29 „	—	13 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 »	—	20 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 »	—	21 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
	Plec	» „ 18	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 7	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 Dec.	9 „	16 „	23 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	21 „	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	2 „	10 „	16 „	24 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	22 „	30 „	5 „	13 „	19 „	27 „	3 „	11 „	17 „	25 „
	Plec.	» » 14	M-ri » 14	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

BIBLIOTECA Nr. 3614

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1800	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 408
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francez
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

I E R“

STINS INCENDII

CE
OLID
MAI IEFTIN

ompierilor Militari
e de 35 Atmosfere
de Industrie şi Comerţ

STANBUL	I	L. ot.	28	—	—	»	1500	L. ot.	31	—	—
	II	»	19	—	—	»	660	»	20	—	—
	III	»	9,5	—	—	»	420	»	9,5	—	—
	VI	»	5,5	—	—			»	5,5	—	—
PIREU	I	Fr. frs.	765	Fr. frs.	405	—		—		Fr. frs.	555
	II	»	540	»	275	—		—		»	410
	III	»	250	»	1.7	—		—		»	185
	IV	»	135	»	68	—		—		»	77
BEIRUT	I	Fr.frş.	1.450	Fr.frs.	1.050	Fr. frs.	750	—		—	
	II	»	1.050	»	750	»	525	—		—	
	III	»	570	»	400	»	300	—		—	
	IV	»	310	»	220	»	160	—		—	
HAIFA	I	P. T.	1.500	P. T.	1.200	P. T.	780	—		—	
	II	»	1.085	»	900	»	545	—		—	
	III	»	650	»	450	»	248	—		—	
	IV	»	338	»	250	»	117	—		—	
ALEXANDRIA	I	P. T.	1.470	P. T.	1.100	P. T.	490	—		—	
	II	»	1.045	»	815	»	350	—		—	
	III	»	565	»	420	»	165	—		—	
	IV	»	292	»	200	»	75	—		—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipteni

BEIRUT	I	Fr. frş.	155	Fr. frs.	3	Fr. frs.	340	—		—	
	II	»	115	»	250	»	255	—		—	
	III	»	68	»	130	»	120	—		—	
	IV	»	35	»	65	»	66	—		—	
HAIFA	I	P. T.	1.500	P. T.	1.200	P. T.	780	—		—	
	II	»	1.085	»	900	»	545	—		—	
	III	»	650	»	450	»	248	—		—	
	IV	»	338	»	250	»	117	—		—	
ALEXANDRIA	I	P. T.	1.470	P. T.	1.100	P. T.	490	—		—	
	II	»	1.045	»	815	»	350	—		—	
	III	»	565	»	420	»	165	—		—	
	IV	»	292	»	200	»	75	—		—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipteni

DE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN
G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C. F.
Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei,
Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fa-
comotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile
brica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Princi-
Soc. Franco Română de Ma... Drumul de Fer, Uzinele de
Uzinele Lemaître, Minele ... Uzinele Chimice Ro-
ILITARA, AVIAŢIA CI... Patriatul de Stat al

brica d... VOINEA, Fa... pelui ŞTIRB... Fier ale Statului, mâne, AVIAŢIA Aerului. etc. etc.

Furnizăm pro... NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE ..., APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură ...etyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“

STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN“. — BUCUREŞTI.

Preţul Lei 20.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 12
DECEMBRIE 1935
ANUL IV

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Lord Jellicoe . . . . . M. D.

Importanţa economică şi militară a transportur lor maritime în timp de război . . . . *Locot. A. Ringhiopol*

Contribuţia marinei comerciale la războiul pentru întregirea neamului . . . . . *Cd. de vas Coclas Mihail*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Dezertarea de pe vas în străinătate . . . . . .

Sfinţii pescari . . . . . *M. A.*

Viaţa marinarilor . . . . . *N. P.*

Excursia Ligei Navale Poloneze . . . . . *Lt. Comănescu*

Informaţii—Noutăţi

Tabla de materii pe 1935

Iniţiere marinărească.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compţul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori, studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi ratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA. *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare

DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.

Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.

„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialtăţi 25% la reţete

„ „ELiECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada. 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caiea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furniturt pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.

I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/2 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
I.A AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza:* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari*, articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan ce Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str Brăilei 7*: 10% reducere.
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de dialermie.

PREDEAL

HOTEL PALACE reducera 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935 - Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi sosește la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi sosește în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi sosește în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primește şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele ş Pronumele .....

profesunea .....

adresa { *str.* ..... / *localtatea* ..... }

C otzaţa

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primește
G R A T U I T
revista „*Marea Noastră*" şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 129 „

SUBMARINUL „DELFINUL"

— O punere la punct a unor svonuri neîntemeiate —

Chestiunea submarinului „Delfinul" a ocazionat și continuă chiar să ocazioneze, tot felul de svonuri care de care mai departe cu adevărul și cu realitatea și a căror scop nu poate fi decât de a produce confuzie în opinia publică.

Pentru a pune capăt acestor svonuri neîntemeiate vom da mai jos lămuririle necesare care dacă nu sunt oficiale, adică nu poartă o stampilă și iscălituri oficiale, sunt cele care corespund desăvârșitului adevăr :

Marina Regală a comandat în Italia la șantierele *„Quarnaro"* din Fiume, în 1926, un submarin. Această comandă făcea parte dintr'un început de program naval pe care *guvernul Averescu* în 1926—1927 începuse să-l realizeze.

Submarinul este un element de luptă absolut indispensabil marinelor cari nu pot face sacrificii materiale pentru a întreține o flotă costisitoare, deaceia acest fel de navă, confirmată ca un instrument de luptă de foarte mare valoare în urma experiențelor războiului mondial, este înscrisă și astăzi în programul nostru naval.

Costul acestui submarin a fost de circa 150 milioane lei, din care Statul Român a plătit suma de 135 milioane, și care se numește acum *„Delfinul"*.

Nava trebuia livrată de către șantierul *„Quarnaro" în Iunie 1931* și Statul Român a mai acordat o ultimă păsuire până în Decembrie 1931.

Intrucât nici la această dată lucrările submarinului nu erau terminate, adică în stare de predare, Statul Român a găsit că este cazul să rezilieze contractul și să-și revendice toate drepturile pe calea justiției.

Prin urmare motivul de reziliere a contractului nu a fost decât acela al nelivrabilității, la timpul contractual.

Diferendul născut între Statul Român și Șantierul *„Quarnaro"* s'a judecat la Tribunalul Ilfov și *Statul Român a obținut câștig de cauză.*

Condițiunea executării sentinței era însă, *ca și Statul Italian să recunoască sentința instanțelor române,* ceeace nu a avut loc pentrucă legile italiene prevăd că o sentință dată în contra unei întreprinderi italiene, nu poate deveni executorie dacă nu a fost recunoscută și de către instanțele de judecată italiene.

Astfel stând lucrurile, chestiunea submarinului trebuia să fie rejudecată în tot fondul ei, de data aceasta la Curtea de Apel din Fiume, ceeace ar fi implicat mari cheltueli și pierdere de timp, împrejurările cerând ca și marina noastră să păsească cât mai curând la formarea personalului submarinist, și punera în serviciu a submarinului ca o armă absolut necesară apărării noastre pe mare.

Acest considerent a făcut ca să se caute o soluțiune de împăciuire, controlând totuși toate caracteristicele și calitățile submarinului comandat.

S'a găsit atunci că este mai bine să se dea curs propunerilor șantierului *„Quarnaro", de a se relua tratativele.*

Bazele acestor tratative au fost următoarele :

Șantierele „Quarnaro" să se oblige să pună submarinul în măsură de a răspunde la toate condițiunile contractuale și în cazul când aceste condițiuni vor fi satisfăcute, adică dacă va fi bun și sigur pentru misiunile sale, să fie recepționat, Statul Român achitându-și o parte din ultima rată contractuală ce o mai datora și impunând șantierului toate penalizările prevăzute de contract în cazul eventualelor deficiențe în datele și caracteristicele principale stipulate în contract și caetul de sarcini.

Convențiunea în acest sens, dintre Statul Român și șantierele *„Quarnaro"*, s'a încheiat în această vară și s'a trimis un inginer naval *care a vizitat nava pe doc găsind-o în bună stare de întreținere* cu toate că a stat 3 ani fără a fi utilizată.

După întoarcerea acestui inginer, în August, a. c., comisiunea de recepție a plecat la Fiume, începând executarea tuturor probelor de suprafață, imersiune, stabilitate, lansări de torpile, tir naval, rapiditate de imersiune, etc... cum și proba cea mai importantă : rezistență la mari adâncimi, de 82 metri.

Executarea acestor probe, a avut loc în lunile Septembrie, Octombrie și Noembrie, *obținându-se rezultate destul de satisfăcătoare, în special la proba de mare adâncime, la care a asistat și Comandantul Marinei Regale și cari a dovedit că construcția submarinului este excelentă din acest punct de vedere.*

Actualmente, submarinul se află încă în șantier spre a i se face în Ianuarie ultimele modificări și complectări în legătură cu utilizarea sa în apele Mărei Negre, cari se știe că au o densitate diferită ca cele ale Mărei Mediterane.

Pentru a economisi din cheltuelile de îndemnitate a

personalului, comisiunea de recepție a fost redusă, iar nava bază „*Constanța*" care avea la bord echipajul destinat submarinului și care asistase submarinul la probele de mare adâncime și lansări de torpile, s'a înapoiat la Constanța la 5 Decembrie a. c.

Se speră că în luna Ianuarie *toate lucrările de complectare a inventarului și micile modificări vor fi terminate, astfel că la începutul lui Februarie* echipajul va fi trimis la Fiume cu trenul sau cu nava-bază, dacă această navă va pleca în Italia în acel timp pentru executarea altor misiuni de transport de material.

Ajuns în Italia, echipajul și ofițerii se vor îmbarca pe submarin și vor începe instrucția cu specialiști italieni, în apele vecine portului Fiume, cari prin calmul lor, permit asemenea exerciții de școală, pentrucă marea noastră, abia în luna Martie și Aprilie poate să ofere posibilitatea unei instrucții continue și mare mai puțin agitată.

In luna Martie, submarinul va sosi în țară și va continua la Constanța, instrucția ofițerilor și echipajului.

Autoritățile militare în drept, ca să obțină o dovadă în plus peste cele contractuale că acest submarin prezintă siguranță deplină, în ceeace privește stabilitatea și dosajul, a cerut Marinei Italiene, ca un expert submarinist din cei mai cunoscuți, să controleze și să verifice toate calculele șantierului „*Quarnaro*" și să ne dea astfel toate asigurările că submarinul ce primim este la înălțimea tuturor cerințelor technice în ceeace privește siguranța la suprafață și în imersiune, atât în Marea Mediterană cât și în Marea Neagră.

*

In svonurile ce au circulat se atingea și chestiunea fondului adunat prin subscripție publică pentru construcția unui submarin, așa zisa subscripție pentru „*Flota Națională*", și care după unele ziare s'ar fi urcat la fantastica cifră de *1 miliard lei aur.*

Iată care este adevărul în chestiunea acestui fond :

S'au colectat în adevăr, înainte de război 2.985.189 lei. Suma de un milion franci aur, s'a plătit în 1914 *Cassei Schneider* din Franța, pentru construcția unui submarin numit „*Obirne*" care a fost însă rechiziționat în timpul războiului de către Statul Francez.

După război, Statul Francez a oprit suma de un milion în contul comenzilor de tunuri și muniții făcute de Statul Român în Franța, în timpul războiului, și pentru stingerea complectă a acestei chestiuni, tratează astăzi Ministerul de Finanțe al nostru.

Restul de 1.929.969 lei s'a aflat depus la Cassa de Depuneri până în August 1935 când s'a aprobat să fie utilizat ca fond necesar recepționărei și aducerei în țară a submarinului „Delfinul".

De altfel această lămurire, Liga Navală a publicat-o aproape în fiecare din cele 12 numere a revistei sale din 1931 și 1932. (Ex. No. 11 din 1931 pag. 360).

*

S'a vorbit de asemenea, în 1930, că în timp ce Comandorul Gheorghiu (probabil Cpt. C-dor Mec. I. Gheorghiu) făcea unele probe în Italia cu submarinul „*Delfinul*", a făcut explozie unul din motoare, omorând doi marinari români.

Dăm de asemenea cea mai categorică desmințire acestei versiuni.

Ea se referă probabil la probele făcute acum 5—6 ani, când submarinul *era încă în construcție*, când din cauza unei greșeli făcute de lucrătorii italieni de a opri și apoi a repune în marș ventilatorul din compartimentul acumulatorilor, s'a produs o scânteie care a aprins gazele emanate de acumulatori.

Nu a fost însă absolut nici un accident de persoane, iar avariile pricinuite au căzut în sarcina șantierului a cărui lucrători au avut răspunderea probelor.

Remedierile ce s'au făcut atunci, au fost complecte și eficace, pentrucă la probele din acest an, acumulatorii au funcționat perfect și nici un fel de defecțiuni nu s'au constatat în evacuarea emanațiunilor de gaze ale acumulatorilor.

*

In jurul morței Lt. C-dor Mec. Velciu Eug. (16 Dec. ora 21) pe care a anunțat-o atât ziarele cât și numărul de față (pagina 203) al revistei noastre, s'au lansat deasemeni tot felul de svonuri că, *ofițerul a căzut victimă a datoriei sale pe submarin și că tragicul său sfârșit nu se datorește lui, ci submarinului.*

Suntem datori, ca cu toată obiectivitatea să restabilim adevărul și în această chestiune.

Atât autoritățile militare, cât și cei ce l'au cunoscut, sunt cei dintâi în a recunoaște că Lt. C-dor Mec. Velciu Eugeniu *era un ofițer menit să ocupe locul de frunte printre ofițerii mecanici ai Marinei Regale, și moartea sa este profund și sincer regretată de toți.*

Lt. C-dor Mec. Velciu Eugeniu, însă, *suferea de 4 ani de artero-scleroză, avea tensiunea arterială 19—22* și suferea deseori de dureri de cap și amețeli, *fapte pe care nu le-a semnalat însă niciodată* autorităților superioare.

La proba de mare adâncime la 82 m. pe care a făcut-o submarinul la 16 Noembrie a. c., Lt. C-dor Mec. Velciu E., înainte de a intra în submarin, avea acele dureri de cap și amețeli după cum a relatat și medicul navei-baze „*Constanța*".

In timpul probei, ofițerul a concurat cu ceilalți membrii ai Comisiunei de recepție la luarea citirilor fleximetrelor.

S'a simțit puțin rău și a cerut ca după întoarcerea în port să fie condus acasă.

A avut prin urmare o criză a boalei de care suferea, și a rămas sub îngrijire medicală încă o lună de zile.

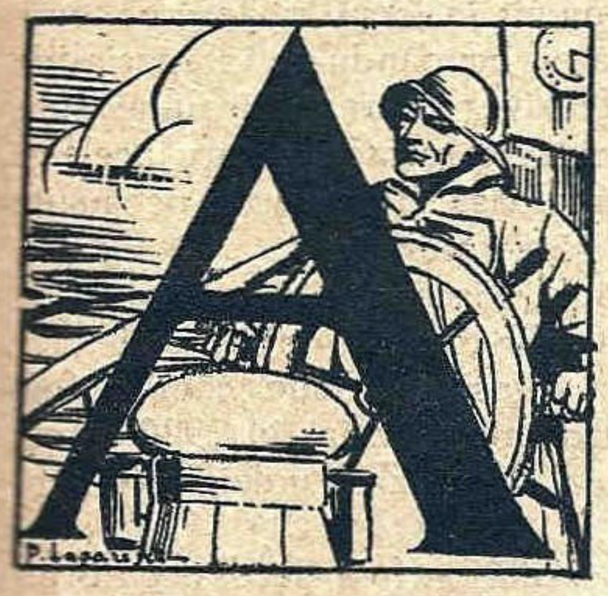
In submarin, *la acele probe se găsea Comandantul Marinei Regale și toți ceilalți membrii ai Comisiunei Române și nimeni altul nu a avut nimic de suferit,* ceeace denotă următoarele :

Lt. C-dorul Mec. Velciu *nu a fost victima submarinului și deci nu e nici o legătură între moartea sa și bunele calități ale navei.*

Moartea acestui ofițer *se datorește numai unei grele boale,* artero-scleroza, de care suferea și de care trebuia să pună în curent pe șefii săi și care cerea o liniște absolută și nici o muncă intelectuală excesivă.

Presiunea interioară a submarinului este aceaș cu a atmosferei, căci presiunea coloanei de apă se exercită numai pe corpul rezistent al submarinului nu și în interior, (prin urmare presiunea din interior este aceeaș ca cea atmosferică), deci nu putea produce moartea unui om normal ca sănătate.

LORD JELLICOE



miralul John Rushworth Jellicoe,, inobilat cu titlul de Viscount of Scapa, s'a stins luna trecută, am putea spune în „serviciu comandat". Cu toată vârsta înaintată, — 75 de ani, — a ținut să ia parte la solemnitatea anuală dela 11 Noembre, — *ziua armistițiului*. Ținuta impusă, — redingotă și descoperit, — ne concordând cu vremea rece și umedă, l'a făcut să contracte o răceală, care i-a fost fatală.

Viața sa meritată a fi schițată, ca un exemplu de muncă aprigă, de discrețiune, de patriotism și umanitarism.

Jellicoe s'a născut la 5 Decembrie 1859. Tatăl său fusese căpitan de marină comercială. Intrat întâiul la școala de cadeți în 1872, o absolvă tot întâiul în 1874. Sublocotenent în 1878 și locotenent în 1880, a fost clasat întâiul în toate cele trei ramuri de specialitate, — manevre, navigație și artilerie.

In 1886 capătă medalia de argint pentrucă în plină furtună a alergat să salveze echipajul unui vapor eșuat aproape de Gibraltar. Barca s'a răsturnat, iar eroul și însoțitorii lui au fost aruncați la mal.

In 1891 a avansat commander și îmbarcat pe cuirasatul *„Victoria"* care s'a scufundat cu 372 oameni ciocnindu-se cu *„Camperdown"*. Bolnav de friguri, e scos din apă leșinat.

Mulți din puținii salvați au fost atât de impresionați, încât și-au pierdut mințile pentru câtăva vreme, unii chiar pentru totdeauna. Jellicoe „nu și-a pierdut decât frigurile" cum spunea singur. Ba mai pierduse ceva : bagajele, între cari și medalia pentru salvare. Cerând să i se dea alta, i s'a pretins costul ; el a preferat să nu o mai poarte, decât să o plătească.

In 1897 e avansat *captain* *), ia parte în 1900 la luptele contra boxerilor chinezi, în care e grav rănit. Reîntors în patrie, lucrează sârguitor la amiralitate pentru pregătirea de război a marinei, în special din punct de vedere al tragerilor.

Pe vremea aceia Primul Lord al marinei era Lord Fisher, un om cu deosebite calități de mare comandant, în special aceia de a prețui oamenii. De mult pusese ochii pe două valori : Jellicoe și Percy Scott, cei doi ofițeri cari au luptat chiar cu cei mai mari pentru a schimba o mentalitate ce stăpânea toate marinele din lume, rămasă din perioada frumoasă, romantică dar anormală a velelor : se sacrifica tragerea pentru manevră.

Fisher i-a adus pe amândoi la amiralitate unde rodul muncii lor a fost noul tip de cuirasat modern *„Dreadnought"* care realiza principiile lui Percy Scott : *„Dă-i cel dintâi ; dă-i tare ; dă-i mereu"*.

Pentru a *da cel dintâi* se impunea o cât mai rapidă apreciere de distanță : se putea face cu ajutorul telemetrelor.

Pentru a *da tare* se impunea aruncarea unei cât mai mare greutăți de obuze în salvă, — deci instalarea de turele axiale, ca *toate* tunurile navei să poată trage într'un bord.

Pentru *a da mereu* se impunea iuțeala în regularea și executarea tragerii, care s'a rezolvat prin centralizarea conducerii focului în mâna unui singur ofițer, — *fire director*.

---

*) Gradele în marina engleză sunt următoarele :
Midshipman = Sublocotenent.
Sub-lientenant = Locotenent.
Lieutenant = Căpitan.
Commander = Lt. comandor, maior.
Captain = Cap. comandor Lt. Colonel.
Commodore = Comandor, colonel.

Pe lângă construcții, Jellicoe a dat o mare importanță și a supus la un viu antrenament exercițile de trageri la distanțe mari.

Tot grație înrâurirei lui Fisher, i s'a dat lui Jelicoe comanda Home Fleet-ului, — a flotei metropolei, sărindu-se peste patru-cinci ofițeri mai vechi, cari s'au retras fără a murmura.

In 1907 a fost avansat Real-Amiral (contr'amiral) și numit al treilea Lord al mărei, calitate în care a urmărit noile construcții. In 1910 comandă flota din Atlantic cu gradul de Vice-amiral, e decorat cu ordinul Băii și ia parte la manevrele din 1911 și 1912. In 1913 devine al doilea Lord al Mărei, în care calitate la manevrele din 1913 comandă flota „roșie" presupusă inamică. Pentru flota „albastră" a fost o mare ușurare sfârșitul manevrelor : strategia îndrăsneață a lui Jellicoe a pus deseori pe „albaștri" în situații nespus de critice.

In 1914 ia comanda flotei, a marei flote, the Grand Fleet. cu gradul de amiral. In această calitate, a excelat prin două calități : *tact* și *prudență*. Și-a împărțit astfel forțele în cât nici o unitate mare n'a căzut victima minelor sau submarinelor, rezistând atât strategilor de cafenea, care cereau cu insistență ca flota să ia largul și să dea o luptă navală, cât și provocărilor germane, care insultau coastele Angliei. El aștepta momentul. Până atunci păstra flota în ființă, — *„The fleet in beeing"* pentru lovitura cea mare, decisivă.

Ea nu a întârziat de a veni, — la 30 Mai 1916 la Jutlanda, când s'a aflat că flota germană de sub comanda lui von Scheer ar fi eșit la larg. Amiralul Beaty, care comanda crucișătoarele, se angajează cu crucișetoarele germane (amiral Hipper), care-l atrage spre grosul flotei germane.

Când aceasta își face apariția, Beaty, deși pierduse două unități *(Indefatigable* și *Queen Mary)*, întoarce spre Nord, târând inamicul spre Grand Fleet a lui Jellicoe, care se îndrepta cu 40 mile pe oră spre locul unde se auzea glasul tunului.

Intâlnirea are loc. Von Scheer încolțit, cată a se degaja spre West ; se reîntoarce spre Est dar dă din nou peste Jellicoe și pierde două vase. Se întoarce iar spre Est. Profitând de ceață și noapte, reușește a se strecura spre bază, pentru a nu mai ești niciodată. Deși pierderile de material au fost mai mari la englezi, totuși victoria a fost a lor : flota germană nu a mai turburat libertatea mărilor.

Poporul englez ar fi voit un sfârșit à la Aboukir sau Trafalgar, adică nimicirea flotei inamice. O campanie de presă l'a acuzat pe Jellicoe de exces de prudență, — ridicându-l în slava cerului pe Beaty. Fierbințeala războiului și excesiva modestie a lui Jellicoe, care a lăudat în rapoartele sale pe toți comandanții de unități, chiar și pe Beaty, care nu și-a îndeplinit rolul de a informa comandantul șef despre inamic, ci s'a avântat la o luptă temerară cu pagube mari, — 4 nave scufundate, — pe când Jellicoe cu toate datele greșit primite, a făcut ca Scheer să aibă mai multe pierderi de cât englezii. Și totuși în prima parte a acțiunei ; raportul de forță între Beaty și Hiper era doi contra unu, pe când în partea doua, — Jelicoe-Scheer, — raportul era de 7 la 5.

Beaty însă avea mulți prieteni în presă și în parlament. In Noembrie 1916 a fost numit în locul lui Jellicoe, care devine Primul Lord al Mărei, ocupându-se în special de mijloacele defensive și ofensive contra pericolului submarinelor. E silit și de aci a se retrage pentru aceleași motive, — o concesie scandaloasă în fața unei necinstite agitații de presă, — fără să se plângă.

Ca o consolare, a fost făcut Viscount of Scapa și a primit un dar național de 50.000 lire (50 milioane lei).

Până în 1919 nu a fost folosit la nimic, când a fost însărcinat cu o misiune în dominiouri, iar în 1920 a fost numit guevrnator-general al Noei Zeelandei, retrăgându-se definitiv în 1925.

Meritele sale au eșit la iveală : a fost decorat cu ordinul Meritului, pe data bătăliei ; numit cetățean de onoare al Londrei, cu sabie de onoare ; doctor onorar al universităților din Oxford, Cambridge, St. Andrew și Glascow ; ales comandantul cercetașilor din Londra și din Noua Zeelanda și președintele Legiunei Foștilor Luptători.

In Camera Lorzilor a luptat contra reducerei înarmărilor navale, așa cum s'a văzut și din discursul ținut la Liga Navală Engleză publicat în numărul trecut. Azi din nou se dă dreptate prevederilor lui Jellicoe : conferințele navale au adus slăbirea navală a Angliei.

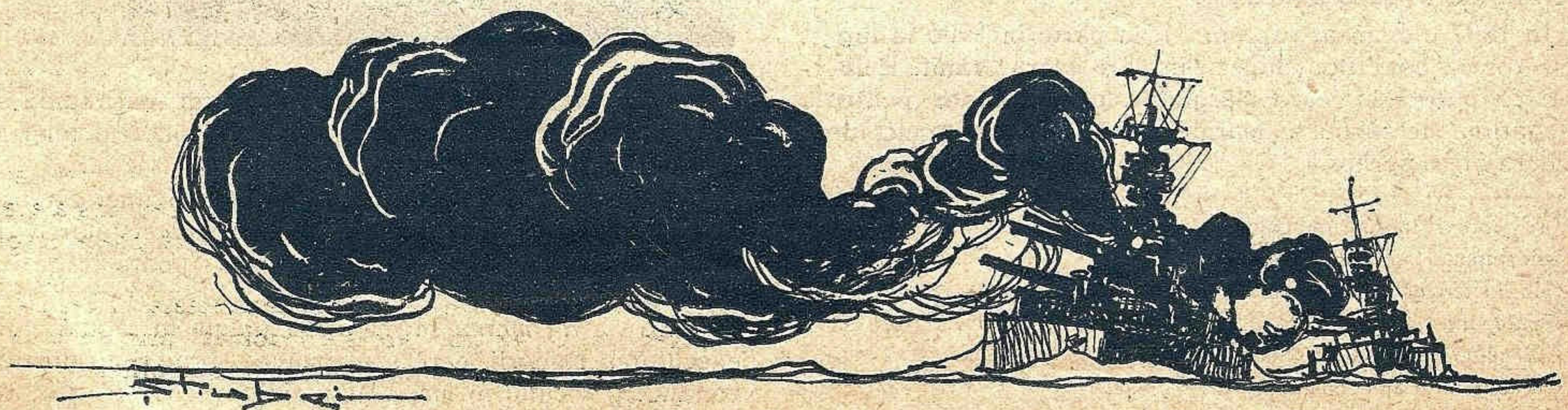
Nu putem încheia acest articol fără a cita declarațiile Lordului Churchill despre Jellicoe :

„De el a depins mai mult ca de ori care, — suveran. ministru, amiral sau general, — ca din ordinele date într'un interval de *două sau trei ore* să se hotărească soarta războiului. Distrugerea flotei engleze ar fi însemnat sfârșitul, prăpădul. Jelicoe a fost singurul care ar fi putut pierde războiul într'o după amiază".

Deși mai târziu, adevărul și meritul ese la iveală. Uneori după moarte, — dar de ascuns, nu se poate.

Și pentru acest motiv, rămășițele lui Jellicoe au fost depuse alături de ale lui Nelson.

M. D.



Importanţa economică şi militară a transporturilor maritime în timp de răsboi

Marea valoare economică a comunicaţiilor maritime, din timp de pace, este formidabil mărită în timp de răsboi şi acesta din motivul că este de importanţă vitală a menţine activitatea comercială şi industrială a naţiunei angajată la un nivel cât mai ridicat, pentru a ţine cât mai sus potenţialul economic, necesar ducerii răsboiului.

Capacitatea de producţie a unui stat în răsboi este mult redusă, prin încorporarea în forţele combatante a unei mari părţi din mâna de lucru, tocmai atunci când necesităţile sunt mai mari şi mai variate.

Oricât de desvoltată ar fi industria unui stat şi oricât de prevăzător ar fi acel stat pentru a-şi face rezerve, ele nu vor fi decât în extrem de rare cazuri suficiente pentru satisfacerea cerinţelor răsboiului ; mai ales sub forma de „răsboi total" dus de întreaga naţiune.

Problema aprovizionărilor în timp de răsboi, alcătueşte unul din importanţii factori ai libertăţii de acţiune.

Nevoile de tot felul ale beligeranţilor sunt imense.

Unele ţări posedă cantităţile necesare pe propriul sol, în această categorie fac parte Statele Unite şi mai puţin Rusia din cauza insuficienţii sale industriale.

Chestiunea combustibilului este una dintre cele mai presante. Unele ţări au încercat a-l fabrica pe cale sintetică pentru satisfacerea nevoilor, renunţând la import.

Ţările prevăzătoare au făcut mari eforturi materiale pentru a-şi construi din timp de pace rezervoare pentru depozitarea de rezerve de combustibil, pentru a nu-şi vedea imobilizate forţele din lipsa lui.

Aprovizionările din timp de răsboi alcătuesc o grea servitute pentru navele de luptă, care uneori devine imposibilă. Chiar dispunând de superioritatea vădită, nimeni nu dă garanţia că se va găsi chiar cu mari sacrificii tonajul necesar, pentru executarea aprovizionărilor.

Dar această problemă a aprovizionărilor nu se pune numai pentru combustibil. Ea este mult mai complexă. Muniţiile şi armamentul de tot felul, alimentele, sunt factori ce pot avea consecinţele cele mai funeste asupra libertăţii de acţiune şi conducerea operaţiilor.

Prăbuşirea şi desmembrarea puterilor centrale din cauza ruperii legăturilor pe mare cu exteriorul, este cel mai elocvent exemplu. Aliaţii din contră având calea liberă a mării, au putut utiliza resursele nesfârşite ale lumei întregi, în special de oameni şi materiale al St. Unite şi coloniilor.

Rusia izolată de aliaţii săi prin interceptarea căilor sale maritime, lipsită de materiale de răsboi de tot felul şi disperând, căzu în ghiarele revoluţiei şi bolşevismului, depunând armele.

Soluţia stocajului de materiale din timp de pace nu dă soluţia cea mai bună, şi aceasta din diverse motive.

a) Se imobilizează încă din timp de pace un mare capital care ar putea fi utilizat în scopuri productive.

b) Armatele moderne trebue să posede armamentele cele mai noi. Ori aceste armamente sunt în continue perfecţionări. Un stocaj odată făcut nu se poate renunţa la el.

c) Materialul chiar stocat, trebue transportat dela centrele de aprovizionare sau surse, la teatrele de operaţii cari pot fi îndepărtate.

d) Niciodată nu se poate cunoaşte durata răsboiului şi cerinţele lui de materiale de tot felul.

Aceasta nu înseamnă că trebue să se renunţe la aprovizionări şi creaţiuni de rezerve din timp de pace.

S'au văzut eforturile făcute de Franţa în timpul răsboiului, care au transformat toate şantierele sale pentru a fabrica armamente şi muniţiuni şi cu toate acestea, dacă intervenţia Americei nu se putea realiza, nu se prevedea cu certitudine că victoria ar fi fost tot de partea aliaţilor.

Transporturile în timp de răsboi se pot împărţi în două mari categorii :

1) Transporturi pur militare.

2) Transporturi de întreţinere.

1) Transporturile militare sunt în strânse legături cu operaţiile armatei de uscat. Ele pot fi :

a) Transporturi de mobilizare şi concentrare.

b) Transporturi strategice executate în cursul operaţiilor, având ca scop executarea operaţiilor combinate sau transporturi de mari unităţi constituite pe noi teatre de operaţie.

2) Transporturile de întreţinere sau economice sunt transporturi de interes naţional, destinate asigurării existenţei ţării, eftinătăţii fabricatelor de răsboi şi a vieţii comerciale.

Deşi cu caracter economic, ele îşi au ecou în starea actuală de „Răsboi total" şi asupra mersului operaţiilor.

Istoria este destul de elocventă asupra importanţei comunicaţiilor maritime şi de marele profit tras de cei ce le posedă.

Stăpânirea mării de Romani după Ecnomos şi Egate, le-a permis cucerirea Siciliei, i-a impus lui Hanibal ocolul prin Spania şi lipsa de aprovizionări şi ajutoare a adus distrugerea complectă a Cartaginei.

După Lepanto, turcii pierd controlul căilor maritime, progresarea lor este oprită, iar operaţiile terestre paralizate.

Problema debarcării în Irlanda şi Anglia în timpul Ligei de Hagsburg este strâns legată de La Manche.

Numai 24 ore de stăpânire a mării, ceru Napoleon amiralilor săi, pentru a transforma Anglia în colonie Franceză.

Răsboiul Chino şi Ruso-Japonez a fost posibil numai prin stăpânirea şi utilizarea mării.

Dardanelele, Salonic, Mesopotamia, Palestina, salvarea armatei sârbe, transportul trupelor americane în Franţa, cucerirea coloniilor germane arată valoarea militară a comunicaţiilor maritime în acest răsboi.

Pentru întărirea celor afirmate de mai sus voi expune operaţia cea mai importantă de transporturi maritime în timp de răsboi şi anume :

„Executarea transporturilor trupelor Americane în Franţa".

La data de 11 Noembrie 1918, 19 luni după intrarea Statelor Unite în răsboi şi 17 luni după efectuarea primului transport, 2.079.880 americani au fost transportaţi în Europa, în 1142 de voiajuri de nave. 1.075.233 oameni au fost transportaţi pe vase engleze şi 952.581 pe nave americane.

La aceste transporturi au cooperat şi vasele ex-germane, care se aflau în porturile americane în momentul declarării răsboiului. Ele erau în număr de 20, deplasând 515.260 tone.

In 14 voiajuri ele au transportat 557.558 oameni. Cel mai important convoi care a părăsit America cuprindea 15 nave, transportând odată 38072 oameni. Numărul cel mai mare primit într'o singură zi de Brest a fost 44.561 oameni la 3 Sept.

Leviatan, fost Vaterland german într'o singură traversadă a transportat 10.869 oameni.

Pierderile suferite de transporturile de trupe din America, au fost 74 oameni sau 3,6 la 10.000, iar tonajul scufundat se ridică la 150.000 t.

Transporturile peste ocean, fără pierderi, a unei armate de 2.000.000 oameni nu ajung pentru a arăta în adevărata măsură efortul American ?

Din nimic, Statele Unite reuşiră să ridice în 19 luni o armată de

Contribuţia marinei comerciale la războiul pentru întregirea neamului

Vasele comerciale române, armate în timpul războiului mondial, au dat lupte cu vasele inamice, în Marea Neagră, unde au luat parte efectivă la bombardarea porturilor inamice şi în alte mări când au trebuit să se apere de vasele inamice ce le-au atacat.

In cele ce urmează voi povesti unul din episoadele acestor lupte, care au evidenţiat bravura echipajelor noastre.

In anul 1915 închizându-se Dardanelele, vaporul, *„Bucureşti"* sub comanda căpitanului de rezervă *Petricu Virgil* a rămas în Mediterana, rechiziţionat de Ministerul de Război şi a efectuat transporturi de muniţiuni din Franţa la Wladivostoc, cum şi în Marea Albă la Arhangelssk şi în fiordul Kola, cu destinaţia pentru România. S'a navigat tot timpul strecurându-se printre barajele de mine şi înfruntând submarinele germane. Pavilionul românesc a plutit pe Oceanul Ingheţat şi a făcut înconjurul Asiei.

Iată raportul comandantului adresat Comisiei Militare Române din Paris, de sub conducerea d-lui general Rudeanu, care a mai fost publicat şi în ziarul „Românul", ziar ce apărea în acele timpuri la Paris.

„Am plecat la 1.II. 1917 din portul Lorient cu destinaţia pentru Kola având la bord muniţiuni de război, însoţit de şalutiera „Labrador", care avea ordin de a mă excorta. Inainte de a eşi din canalul Scorf, semaforul dela Ile de Croix ne semnalează un submarin la West. Căpitanul de port, de pe bordul remorcherului pilot, ne ordonă să ancorăm şi să aşteptăm ordinele ce ne vor fi transmise prin T. F. F.

La ora 14 h. „Labrador" înştiinţează că putem pleca şi la 14 h. 15 m. eram pe drum.

Timpul era închis şi vântul de Est sufla în rafale. Orizontul nu era mai mare de o milă. La 16 h. vântul trece la S. S. E., marea se calmează şi orizontul se măreşte. La 19 h. intrăm în zona de acţiune a submarinului. El încrucişa drumul vaselor ce veneau, sau se duceau dela Lorient în canalul Englez.

La 19 h. 10 m. secundul vasului, defunctul ofiţer *Manole Virgil*, observă la un cart înapoia traversului periscopul submarinului şi previne echipajul. Ambele tunuri dela bord deschid focul la 2500 m. Cum în acel timp manevram vasul spre a veni cu prova spre submarin, tragerea, care de altfel a fost scurtă, a fost ceva la dreapta. Submarinul eşi complect la suprafaţă şi luă drumul paralel cu noi. Tunul din pupa, comandat de ofiţerul Cociaş Mihail reuşeşte a încadra submarinul, care la rândul său deschise foc contra noastră şi a şalutierei „Labrador". Tirul submarinului fu lung, însă bun în direcţie. Un obuz trecu pe deasupra noastră şi căzu cam la 100 m. în celalt bord. Tirul contra şalutierei „Labrador" fu scurt şi cu totul ineficace. Un obuz trăsde tunul nostru din pupa, căzu cam la 50 m. şi coloana de apă acoperi pentru un moment chioşcul submarinului. Submarinul, văzându-se încadrat, plonjă şi apoi dispăru.

In tot timpul luptei echipajul a fost de admirat. Oamenii destinaţi ca servanţi ai tunului şi cărătorii muniţiunilor, au lucrat cu multă repeziciune fără a se sinchisi de tirul inamicului. Personalul dela maşini şi căldări au continuat serviciul fără a ţine cont de ceiace se petrecea pe punte. Restul oamenilor, destinaţi serviciului sanitar şi de salvare, sub conducerea ofiţerilor *Bădescu şi Davidescu*, priveau lupta din posturile lor cu mult sânge rece, făcând glume pe seama tirului submarinului. Am mers o bucată de vreme în siajul lăsat de submarin apoi am revenit la drum şi ne-am continuat voiajul fără a mai fi stânjeniţi de ceva. Am găsit însă în calea noastră foarte multe butoae, lemne, scânduri piturate şi alte resturi, care proveneau probabil dela vapoare scufundate.

S'a urmat exact itinerarul fixat de autorităţile militare franceze".

Comandantul vaporului „Bucureşti"

(ss) *Petricu Virgil*

Felul cum a decurs lupta şi felul cum s'a purtat echipajul, dacă este ceva foarte normal pentru un vas de război, apoi pentru un vas comercial, cu echipajul nepregătit pentru luptă, merită toată lauda. Se ştie prea bine că multe vase comerciale în împrejurări şimilare s'au perdut în majoritatea cazurilor, din cauza panicei produse de echipaj.

Comandant de vas Cociaş Mihail.

---

4 milioane oameni, să mărească efectivul marinei lor dela 64.000 oameni şi 4.500 ofiţeri la 500.000 marinari şi 30.000 ofiţeri. Iar tonajul de 2.500.000 t. în Octombrie 1917 să-l ridice la 9.000.000 t., graţie căruia aproape 8 mil. de tone mărfuri fură transportate în Franţa în 16 luni.

Pentru realizarea acestei operaţii titanice, Americanii au dat dovadă încă odată mai mult de spiritul lor de metodă, simţul de realizare practică şi imediată ce caracterizează rasa lor.

Indrăsneală în concepţie, tenacitate în execuţii, nelăsându-se abătuţi de nici un obstacol, ei fură ajutaţi de imensa capacitate industrială a naţiunei lor şi de mijloacele materiale şi financiare nelimitate de care dispuneau.

CONCLUZIE

Desvoltarea marinei trebue să fie în armonie cu desvoltarea generală a puterei şi prosperităţei ţării.

Elementele etnice şi geografice sunt elementele indipensabile desvoltărei sale.

Pentru realizare, guvernele trebue să aibă o hotărâre fermă şi durabil sprijinită şi susţinută de o opinie publică luminată de avantajele trase din extensiunea puterei sale maritime.

Mai mult decât oricare alt mijloc, (mărirea vitezei, reducerea preţurilor) au ajutat apropierea naţiunilor graţie navelor, continentele fac comerţ şi se ajută între ele, legături de dependenţă economică se stabilesc. Astfel, oamenii învaţă a se cunoaşte mai bine şi se simt legaţi prin legături de ordin economic şi moral, ceeace constitue una din cele mai mari etape ale progresului umanităţii.

Cu toate că este în serviciul popoarelor ce practică schimbul pe mare, marina de comerţ este una din cele mai vii manifestaţii naţionale. Intrebuinţează capitaluri şi personal naţional. Este auxiliarul cel mai de seamă al industriei de export. Ea poate juca un rol de prim rang în balanţa plăţilor naţionale, dând servicii străinătăţei care însă sunt plătite. Deci ea, influenţează sensibil asupra pieţei schimburilor şi susţine creditul naţiunei al cărui pavilion îl poartă.

Importanţa actuală a ţărilor nu este numai din punct de vedere a vieţei sale economice şi resurselor interne, dar şi prin importanţa rolului pe care îl joacă în exterior.

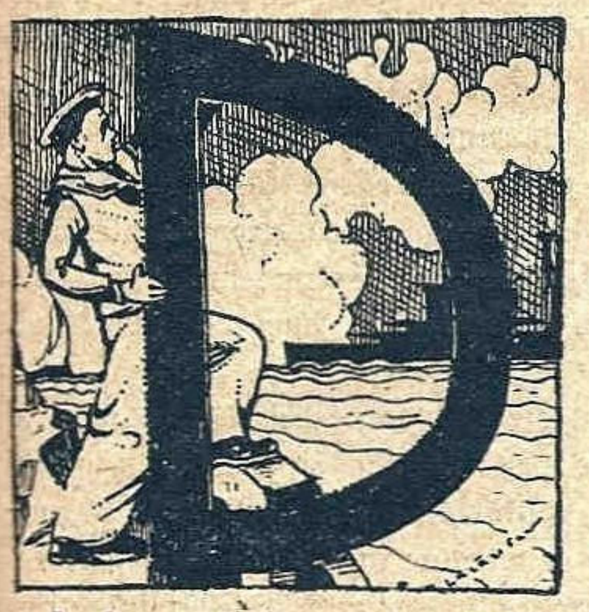
Istoria maritimă arată clar că momentele cele mai mari ale omenirei, au fost regulate pe mare, iar că destinul a fost de partea acelora ce au ştiut să folosească această binecuvântată cale a naturei.

„Cel ce nu ştie să-şi folosească bunurile sale, nu va întârzia ca să stârnească pofta vecinilor săi de a lua în mâinile lor aceste tezaure, neproductive, sau pe calea violente a războiului, sau pe calea lentă a infiltraţiilor, realizând acea lege naturală de „expropierea raselor necompetente" (Castex).

Locot. H. RINGHIOPOL

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

— 15 Nov. - 1 Dec. —



ela 15 Novembrie — data încheierei numărului trecut — şi până la încheierea numărului prezent, furtunile s'au ţinut lanţ atât pe celelalte mări ale globului cât şi pe Marea Neagră.

S'ar fi părut că Neptun, supărat că ziarele vorbesc numai despre sforile pe care Marte le trage în Mediterana, vrea să-şi arate şi el ce poate.

Astfel a pus la încercare nenumărate vapoare şi nu a cruţat nici pe ale noastre.

Vă închipuiţi puterea furtunilor ce a bântuit Marea Neagră şi Egee, dacă chiar navele S. M. R. renumite pentru respectarea cu orice preţ a itinerariului, şi-au întârziat şi ele plecările şi sosirile în unele zile.

Evenimentele ce s'au succedat însă, în acest interval de timp, nu au ţinut seamă de vreme.

Au fost puţine la număr ce-i drept, dar unele din ele de covârşitoare importanţă.

Spun covârşitoare, pentrucă în adevăr acesta este termenul ce trebue întrebuinţat când e vorba de exemplu despre noul regim al comerţului exterior, căci de el depinde întreaga activitate marinărească de viitor.

Comerţul lâncezea, exportatorii şi importatorii întâmpinau greutăţi care pe zi ce treceau deveneau mai insurmontabile, nesiguranţa câştiga teren şi deaceia porturile şi activitatea marinărească sufereau.

Şi două erau cauzele: lipsa mare de devize, şi instabilitatea regimului comercial.

Guvernul a venit cu un nou regim care a intrat în vigoare la 1 Dec. Că se duc polemici că acest regim va fi dezastruos sau că este cel mai bun, nu e în rosturile noastre să ne amestecăm, aducând argumente pro sau contra.

Noi ne mărginim doar a înregistra evenimentele.

Astfel, chiar dela începutul punerii în aplicare a noului regim, exportatorii de cherestea, şi în special cei care exportau mari cantităţi în Grecia, au început să se agite, semnalând că vom pierde debuşeul acestor pieţe.

Dar nici exportatorii de produse petrolifere nu au părut deloc mulţumiţi de noul regim care le-a instituit o taxă de 12% şi care cu toată prima de 38% acordată de acest regim, va scoate exportul nostru de petrol din situaţia avantajoasă în care se găsea pe piaţa mondială.

Acelaş lucru şi cu exportul agricol, unde statisticele au şi început să arate unele deplasări de destinaţie, care ar trebui să îngrijoreze. Astfel, debuşeul Belgiei, Olandei şi în parte Angliei încep a fi perdute.

Porturile, şi în special Constanţa, au de pierdut din aceasta, pentrucă noile pieţe, — Austria şi Ungaria — transportă mai mult pe calea ferată.

Trecând la viaţa porturilor, înregistrăm şi de data aceasta că tot Constanţa este portul care a lucrat cel mai mult.

Şi de data aceasta, deasemeni, principala activitate a portului a fost cea legată de exportul de produse petrolifere: circa 430.500 tone au fost exportate în Noembrie, iar la începutul lui Decembrie, s'a înregistrat un eveniment ne mai întâmplat în acest port: 17 vase sub acelaş pavilion — bineînţeles, că italian — aflate într'o singură zi ca să încarce produse petroilfere.

Bine înţeles, că motivul îl înţelege orcine: Italia, doreşte să profite de timp până la prohibirea acestor produse.

Dacă situaţia este bună în prezent, trebue totuşi să privim cu îngrijorare viitorul.

Aplicarea prohibiţiunei decretată de Geneva ne-ar aduce grave prejudicii.

In afară de petrol, în exportul de vite şi pasări s'a înregistrat un un reviriment simţitor, şi care e încă în continuă creştere.

Circa 8000 de vite şi circa 167.000 pasări au fost exportate, şi ceeace e mai important de semnalat a fost că majoritatea au fost expediate cu nave bulgăreşti, care ating regulat portul nostru în urma aranjamentelor făcute cu exportatorii români, care au căutat în acest mod, să acopere lipsa vapoarelor sub pavilionul naţional.

Deşi eram concuraţi serios de exportul polon, graţie acestor nave bulgăreşti care se mulţumesc cu un navlu redus, putem să ne menţinem pieţele Palestinei şi Greciei şi să alungăm, deocamdată, această concurenţă.

Să nu credeţi că nu apreciem cât de dureros trebue să fie pentru marinarii noştri când le reamintim că pentru acest fel de export exportatorii români au recurs la nave bulgăreşti. Dar, trebue să recunoaştem adevărul şi să înregistrăm faptul aşa cum este.

Nu s'au găsit nave româneşti.

N'a fost dat parcului de nave S. M. R. să fie sport în 1935 după cum probabil că nu-i va fi dat să fie nici în 1936.

Cele 3 nave pentru vizitarea cărora plecase o comisiune a P.C.A., nu se mai cumpără; dar se intenţionează construirea a uneia sau două nave. Aceste însă, se ştie că nu pot fi gata mai curând de un an.

In total, vama a încasat de pe urma operaţiilor din portul Constanţa circa 147.221.000 lei.

Activitatea porturilor dunărene a fost cu mult mai scăzut faţă de cea a Constanţei şi faţă de cea expusă în numărul trecut, şi explicaţia o găsim în faptul că timpul e destul de înaintat şi aducător de mari surprize, mai ales că apele se menţin tot aşa de mici ca şi înainte de 15 Nov.

Teama de a fi prinse de îngheţ în Dunăre, a făcut ca operaţiile să fie foarte slabe în porturile dunărene.

Dacă aceste operaţiuni au fost slabe, au fost în schimb vii şi aprinse cele câteva şedinţe ce s'au ţinut la Ministerul de Comunicaţii pentru ridicarea acestor porturi.

Cauzele cărora se atribue decăderea acestor porturi le-am arătat în numărul trecut şi comisiunile respective le-au luat în discuţiune pe fiecare în parte.

Punctul important ce s'a degajat din aceste discuţiuni şi pe care îl susţin încă foarte mulţi, a fost acela al desfiinţărei C. E. D.

Camera de Comerţ din Galaţi, a înaintat chiar un memoriu Ministerului de Comunicaţii, prin care a cerut:

— Desfiinţarea C. E. D., lucrările dela gurile Dunărei trecând în atribuţia României, sau în cel mai rău caz, extinderea regimului C. I. D. şi asupra porţiunei dela Brăila la guri.

— Reduceera taxelor de navigaţie la cele existente înainte de 1914.

— Calculul taxelor în funcţie de tona de încărcare, nu tona registru.

— Cheltuelile de alimbare să se suporte de C. E. D.

— Asigurarea navigaţiei pe timpul ernei.

— Crearea navigaţiei de cabotaj între porturile Dunărene şi celelalte porturi maritime.

Deasemenea, s'a mai pus şi următoarea chestiune de o egală importanţă: Atragerea tonajului sovietic spre porturile dunărene.

Prin poziţia geografică a ţărei noastre, suntem chemaţi a juca un foarte mare rol în tranzitul de mărfuri din Rusia spre Europa Centrală, dar numai în cazul când am duce o politică a porturilor de aşa natură, ca să favorizăm acest tranzit, ca să nu dăm posibilitatea altor porturi să-l atragă ele.

Şi în această privinţă pericolul pentru porturile noastre dunărene stă în străduinţele pe care portul polonez Gdynia şi portul liber Dantzig, le fac de a atrage acest tranzit.

In numărul trecut, am arătat cât de activ a fost tranzitul unor mărfuri (în special fierărie, fosfat) din Rusia spre Ungaria şi Cehoslovacia. Ei bine, o parte din asemenea mărfuri de tranzit au fost în acest interval de timp decomandate de către unele case de import din Ungaria, care le-au îndreptat către Gdynia în urma înlesnirilor ce li s'au acordat.

Trecând la chestiunile ce ar privi în mod direct viaţa marinarilor, am avut de înregistrat pe la începutul lui Decembrie, o foarte îmbucurătoare informaţiune.

S'a pregătit un decret lege de reorganizare a Direcţiei Generale a P. C. A. Acest decret lege va prevede unele simplificări ale aparatului administrativ ca de exemplu : desfiinţarea serviciilor de contabilitate ale S. M. R. şi Serv. Hidraulic care vor deveni simple subîmpărţiri ale direcţiei contabilităţei centrale a P.C.A., contopirea direcţiilor docurilor Galaţi şi Brăila într'o singură direcţie, separarea Inspectoratului vapoarelor de Serv de întreţinere etc. Printre hotărârile luate de comisiunea ce a elaborat proectul de reorganizare, a fost şi aceia de a da personalului din S. M. R. şi N. F. R. un statut care să-i reglementeze numirile, salarizarea, erarhia, înaintarea.

Aceasta este informaţiunea îmbucurătoare pe care o semnalăm.

Credem că de data aceasta, informaţia nu va mai fi desminţită şi că soluţionarea acestei vitale chestiuni, atât de mult şi des promisă, dar tot atât de mult şi des amânată şi apoi uitată, va intra în sfârşit pe făgaşul bun al realizărei.

In fruntea S. M. R., a venit acum un nou director, d-l Comandor Constantinescu Gh., care ajutat de noul subdirector, d-l C-dor Dragalina V., a căror activitate, trecut, pricepere şi spirit de dreptate sunt chezăşie că vor lupta din toate puterile pentru o soartă mai bună a personalului ce-l are sub ordine.

In Capitală şi provincie, am mai avut de înregistrat în acest interval de timp, câteva acţiuni oficiale sau semioficiale în legătură cu marea.

Prima, a fost conferinţa dela 3 Dec. a Asociaţiei staţiunilor de pe litoralul Mărei Negre, a cărei constituire şi scopuri le-am semnalat în numerele trecute.

Conferinţa a avut să se ocupe despre chestiunea electrificărei staţiunilor de pe litoral, asanarea lacurilor în scopul stârpirei focarelor de malarie, împădurirea terenurilor instabile, unitatea de stil al construcţiilor şi a bugetului.

In sfârşit, se constată un interes vădit şi o înţelegere a importanţei mărei.

Altă acţiune care dovedeşte deasemenea cât de apreciate au început să devină binefacerile mărei, a fost aceea a Ministerului Sănătăţii, care la începutul lui Decembrie a intervenit pe lângă toate prefecturile şi principalele primării din ţară, pentru organizarea coloniilor de vară la Agigea. Cum Ministerul Sănătăţii are la Agigea un teren foarte întins, chiar pe coastă, acesta va fi împărţit în parcele care vor fi date spre folosinţă judeţelor care doresc să-şi construiască pavilioane pentru copii. Construcţiile vor fi de tipul fixat de minister şi nu ar costa decât circa 1.300.000 lei pentru o capacitate de găzduire de 125 copii.

Este inutil a mai strica cerneala şi hârtia spre a dovedi importanţa operei de asistenţă socială, edilitară, patriotică, etc., pe care o face Ministerul Sănătăţii.

In ceeace priveşte activitatea Marinei Regale, evenimentul important l'a format întoarcerea la 5 Dec. a navei bază „Constanţa", după o lipsă de 2 luni, în care timp a luat parte la lucrările de recepţie a submarinului „Delfinul".

Această întoarcere a ocazionat în presă fel de fel de comentarii care de care mai fanteziste şi care au fost puse la punct de către Comunicatul apărut în ziarele din 14 şi 15 Dec., din partea autorităţilor în drept ale Marinei.

Terminând cu înregistrarea evenimentelor de ordin intern, vine rândul celor externe. Din acest punct de vedere, fără îndoială că scăderea tensiunei din Marea Mediterană, deschiderea Conferinţei Navale, şi moartea amiralului Jellicoe sunt evenimentele care au predominat pe toate celelalte din intervalul de timp dela 15 Nov. la 15 Dec.

După o perioadă de pesimism, creat de proectul de prohibire a exportului de produse petrolifere pentru Italia şi care ar fi putut deschide posibilitatea isbucnirei conflictului în Mediterana, a urmat o perioadă de optimism care se menţine încă până la încheierea acestui număr al revistei noastre, optimism care este rodul străduinţelor Franţei.

Totuşi forţele navale ale Angliei şi Italiei au continuat să rămână gata de luptă, studiindu-şi reciproc mişcările. Astfel, la finele lui Noembrie, forţele navele engleze au făcut aşa zise „manevre", cari au întrunit în apele Mediteranei Orientale cel mai mare număr de vase cunoscut până acum. Nu e mai puţin adevărat, că tâlcul acestor „manevre" a fost nu numai tensiunea cu Italia, ci şi cel al recentelor evenimente din Egipt şi cari dau de gândit Angliei.

Pentrucă tot vorbim de flota engleză, nu putem trece sub tăcere, cu toate desminţirile şi cu tot secretul pe care vor englezii să-l păstreze, avariile misterioase ale chiurasatului „Royal Oak" şi care se svoneşte că nu s'ar fi mărginit numai la această navă, ci şi la altele şi cari în afară de caracterul de sabotaj mai închid desigur şi alte cauze al căror adevăruri nu le vom cunoaşte niciodată.

In acest timp, în Anglia, la 9 Dec. după tot felul de amânări s'a deschis în fine conferinţa navală care a fost pregătită prin conversaţiunile preliminare nereuşite dela finele lui 1934, la care au lua parte delegaţii Angliei, St. Unite, Japoniei, Franţei şi Italiei.

Bine înţeles, toţi au făcut declaraţii că doresc din tot sufletul limitarea cantitativă şi calitativă a armamentelor navale. Dar, tot aşa de lesne e de înţeles că fiecare urmăreşte ca din limitarea adoptată să rămână el cel mai avantajat.

Iată pe scurt ce s'a înţeles din declaraţiile făcute de aceşti delegaţi la deschiderea Conferinţei :

— Anglia, ar fi dispusă să prelungească tratatele dela Washington şi Londra, bineînţeles cu ajustările pe care împrejurările internaţionale le impun. (Prin împrejurări, se înţelege desigur şi intrarea în joc a 2 factori noi : renaşterea marinei germane şi sovietice).

Este pentru reducerea dimensiunilor chiurasatelor şi calibrelor tunurilor, după cum este pentru desfiinţarea submarinelor sau în cel mai rău caz, pentru reglementarea utilizărei lor în război.

— Franţa, — a declarat delegatul său, — este pentru o severă limitare şi chiar a reducerei cât mai importante a calibrului tunurilor şi a tonajului, după cum este pentru reglementarea utilizărei submarinelor aşa cum a fost stabilit la Londra în 1930.

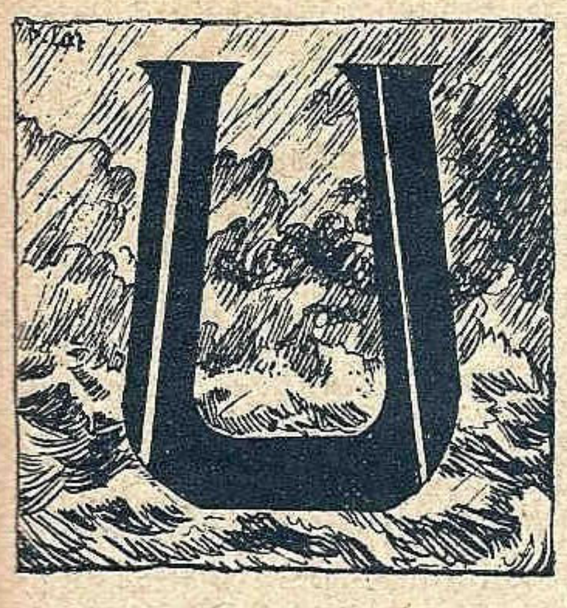
— St. Unite, este pentru reducerea progresivă cu un procent până la 25%, sub cel al tonajului fixat de tratatele din 1922 şi 1930.

Dacă o reducere nu e posibilă, e pentru menţinerea tratatelor 1922 şi 1930, dar pe o perioadă cât mai lungă.

— Italia, este pentru o reducere a armamentelor, dar realizată treptat, spre a se putea ţine seamă de problemele şi de noile situaţii ce între timp se pot ivi.

— Iar în ceeace priveşte Japonia, delegatul ei a făcut declaraţia cea mai scurtă, prin care a arătat că reducerile să fie realizate treptat, să fie mari pentru armele ofensive şi să se acorde forţe defensive în raport cu nevoile fiecărei ţări. Punctul declaraţiei care a dat loc la interpretări diferite a fost acela prin care Japonia cere

Dezertarea de pe vas în străinătate



n alt proces cu caracter mariter maritim, pe atât de interesant ca speţă cât şi ca raritate, a venit spre judecare înaintea Consiliului de Răsboi din Galaţi.

Este al doilea proces în ceeace priveşte competinţa, de acelaş gen ca al decedatului comandor C. Ciuchi, fostul comandant al vaporului *Principesa Maria* care prin faptul că acuzatul fiind detaşat afară din cadre pe un vas comercial, nu s'a putut judeca de către Trib. Maritim, care şi-a declinat competinţa şi a fost deferit Consiliului de Război.

In asemenea cazuri Consiliul de Război al Corpului III Armată se complectează cu doi consilieri comandori de marină, iar acuzarea este susţinută de procurorul Curţei de Apel Galaţi, care în acelaş timp este şi procuror al Trib. Maritim, împreună cu Comisarul Regal.

Fostul elev al şcoalei de marină Al. Anescu, fiind detaşat pentru practică pe vaporul *Ardeal,* ajungând la Port-Said, a eşit ca permisionar în oraş şi după o noapte de odihnă la uscat înapoindu-se în port... vaporul plecase.

Potrivit art. 28 din legea Organizărei Marinei Comerciale, cel ce nu se înapoiază la bord în străinătate timp de două zile, este considerat dezertor şi conform art. 230 din Codul Justiţiei Militare, este supus pedepsei dela şase luni la doi ani închisoare.

D-l consilier Macri, procurorul Trib. Maritim împreună cu d-l comisar regal maior Stoica, susţinând actul de acuzare, au cerut aplicarea maximului de pedeapsă spre a servi ca lecţie tuturor celor ambarcaţi, în timp ce din partea inculpatului, d-l avocat Const. Tonegaru a cerut complecta achitare pentru motivul că vaporul n'a stat două zile în port, termenul prescris de lege acordat matrozilor să se odihnească, ca şi ofiţerilor şi chiar să petreacă la uscat, după atâtea privaţiuni din timpul lungilor călătorii pe Mare şi Ocean.

Acum trezeci de ani, a documentat d-l avocat Tonegaru înaintea Consiliului de Război, nu existau frigorifere unde să se găsească imediat gata provizile necesare, nici elevatoarele de astăzi. Pentru facerea proviziilor se necesita câteva zile de adăstare în port, iar încărcarea ca şi descărcarea mărfurilor se făcea cu sacul, banita şi cu coşuri mici manipulate manual, astfel că vapoarele şi corăbiile staţionau câte 20—30 de zile pentru descărcat şi cam tot atât pentru încărcat.

Legiuitorul de acum 30 de ani, faţă de acea situaţie, în înţelepciunea lui a acordat, luând în consideraţiune şi greutăţile vieţei de bord în navigaţie, ca şi privaţiunile din timpul călătoriilor lungi, DOUA zile de odihnă la uscat, în străinătate, persoanelor de pe vas şi trei zile în ţară, după care, dacă nu vine la bord, sunt consideraţi dezertori.

Ori, dacă în aceste timpuri noi, când avem frigorifere şi provizia se găseşte imediat, iar încărcarea şi descărcarea care acum 30 ani se făcea într'o lună şi mai bine, acum se face cu elevatoa... în 24 ore, nu mai este cazul a se face aplicarea legilor vechi. Era necesar schimbarea legei în sensul a se prevede că acei ce nu vin la bord după ora stabilită prin itinerariile vasului, să fie consideraţi dezertori.

In cazul de faţă, vaporul a stat numai zece ore, fără să o fi lăsat a se împlini acele două zile prevăzute de lege după scurgerea cărora marinarul lipsă să fie considerat dezertor şi întrucât itinerariul nu poate avea astfel izolat efect de lege, nu poate fi calificat dezertor, ci numai susceptibil de pedepsele lăsate în competinţa comandantului pentru abaterea că a întârziat ca permisionar.

Culpa este a noastră a tuturor, a expus d-l avocat Tonegaru, pentrucă lăsăm în aplicare legiuiri îmbătrânite, care nu-şi mai pot avea aplicarea faţă cu perfecţiunile ivite în navigaţie şi în utensilele de descărcare din porturi ; la timpuri noi fiind nevoe de legi noui ca şi de oameni noui.

Consiliul de Război de sub preşedinţia d-lui Colonel Vlad, din care făceau parte şi d-nii Comandori Caraman şi Virgiliu Ionescu a pronunţat achitarea pentru învinuirea de dezertare în străinătate.

NECESITATEA MODIFICAREI LEGEI D EORGANIZARE A MARINEI COMERCIALE.

In urma acestei sentinţe credem că este necesar refacerea vechei legi a marinei comerciale în sensul de a modifica dispoziţiunile referitoare la termenul îngăduit de înapoiere la bord după datele din itinerariu, spre a se constitui astfel un raport juridic între legea care prevede sancţiuni şi itinerariul determinat de amator.

---

ca noul tratat naval să fie bazat pe ideia fundamentală a găsirei unei limite comune pentru marile puteri navale ale lumei.

Odată cu declaraţiile de deschidere făcute, a început desbaterea propriu zisă, care va lua aspectul unei bătălii din care să iasă învingător punctul de vedere ce va asigura avantajul fiecărei ţări asupra celorlalte.

Şi ofensiva a luat-o Japonia, care după ce a denunţat tratatul Washington şi a cerut în orice ocaziune paritate cu Anglia şi St. Unite, a aruncat la 13 Dec. o nouă bombă care a provocat surpriză generală : paritate cu Anglia şi St. Unite nu numai pentru ea, dar chiar şi pentru Franţa şi Italia.

Işi poate uşor închipui, orcine, ce agreabilă plăcere trebue să fi simţit Franţa şi Italia când pentru interesele lor proprii a mai văzut pledând pe lângă avocaţii lor oficiali, încă unul pe care însă, nu l'a rugat nimeni.

Care va fi atitudinea Angliei şi St. Unite, vom vedea în numărul viitor.

Până atunci, ceeace e esenţial de reţinut, e că noua conferinţă nu se găseşte în faţa unei probleme de revizuire a forţelor comparate, ci a unei modificări radicale a principiilor de limitare.

In ajunul deschiderei acestei conferinţe, la finele lui Noembrie, a părăsit viaţa aceasta amiralul englez Jellicoe, în vârstă de 75 ani, fostul comandant al flotei engleze în bătălia dela Jutlanda şi despre care d. W. Churchill scria odată : „Nu a fost dat nici unui om — suveran, om de Stat, general sau amiral — să dea ordine a căror executare să poată, în interval de 2 sau 3 ore, decide de soarta războiului. Distrugerea flotei engleze ar fi pus sfârşit la totul. Jellicoe a fost singurul şef, care putea pierde războiul într'o singură după amiază".

I s'au făcut onorurile cele mai mari, a fost condus la locaşul de veci de toate personalităţile Angliei, fiind depus în cavoul în care odihneşte rămăşiţele gloriosului Nelson.

Să-l considerăm oare fericit, că nu i-a mai fost dat să vadă rezultatul conferinţei navale ?

MIRTH

SFINŢII PESCARI

S'a afirmat, de multe ori, că marinarii sunt credincioşi.

Care este cauza acestei religiozităţi ?

Pentru dovedirea existenţii lui Dumnezeu, printre alte argumente este şi aşa numitul argument cosmo.ogic. Acest argument constă în aceia că deduce existenţa lui Dumnezeu din perfecta funcţionare a acestei lumi şi din ordinea ce domneşte în ea. In faţa frumuseţilor şi minunilor naturii, omul rămâne extaziat. Mintea omenească nu poate să conceapă că toate acestea sunt de capul lor, că nu există cineva care le-a creiat, că nu supraveghiază buna lor funcţionare.

Dacă omul rămâne extaziat în faţa frumuseţilor naturii, apoi acest extaz este mai accentuat în faţa mării. Ea este cea mai expresivă imagine a infinitului şi necuprinsului, atribute ale Dumnezeirii. Inaintea acestui orizont fără de margine, în care ochiul cel mai pătrunzător nu descopere nimic şi se pierde în albastru, ideia Dumnezeirii se concepe mai uşor.

La cei vechi, marea era locaşul zeilor, iar Homer punea să lupte pe eroii săi, contra zeilor, tot pe mare. Marea era pentru ei, cea mai sensibilă imagine a infinitului. Credeau că numai un zeu ar fi în stare să călăuzească omul, pe această vastă întindere. Imaginea zeilor protectori o puneau la probă :

Ingentes in puppe dii.

Necesitatea unei protecţii divine, se simte mai mult ca oricând, atunci când eşti pe mare. Pe o biată coajă de nucă, cu abis deasupra şi abis dedesupt, marinarul, mai ales în timpul nopţii, nu are alt far decât providenţa ; nu are altă scăpare decât mâna unui protector invizibil care-l susţine pe valuri.

Pentru marinar, rugăciunea e o consolare şi o putere de a rezista în faţa pericolului şi, dacă ea n'a fost născută odată cu omul, apoi ea a luat naştere pe mare, în sufletele unor oameni singuri cu gândurile şi slăbiciunile lor, în faţa abisului cerului, unde li se pierd privirile, şi în faţa abisului mării de care o scândură fragilă îi desparte. Vuetul mării care şueră, tună, urlă şi mugeşte ca vocea a mii de fiare sălbatice, sgomotul sinistru al frânghiilor lovite de vânt, precum şi majestoasa înfăţişare a unei mări liniştite, fac pe marinar să fie credincios şi să exclame ca şi Psalmistul : „Cât sunt de mărite lucrurile tale, Doamne !".

Datorită faptului că sunt mereu expuşi pericolului şi ameninţaţi în fiecare clipă, s'ar părea că marinarii sunt credincioşi din oportunism. Credinţa lor nu este o haină de ocazie, pe care o îmbracă la nevoie, ci este o haină ce o poartă mereu şi cu multă demnitate. Marinarul fiind pus, mai des, în faţa forţelor naturii deslănţuite, este mai pătruns decât ceilalţi oameni de existenţa unei fiinţe superioare.

In singurătatea mării ,când zile întregi nu vede decât apă şi cer, sufletul lui se simte înalt ca şi infinitul, curat ca şi azurul cerului.

Dar mai mult, între marinari şi creştinism mai sunt şi alte afinităţi. Propagatorii creştinismului, cei 12 Apostoli, au fost pescari, cu o singură excepţie, Matei, care era vameş.

Dacă breslele ar fi şi astăzi tot aşa organizate, ca în Evul Mediu, cu un patron care era un sfânt, — breasla care s'ar putea mândri că cu cei mai mulţi şi cei mai de seamă dintre sfinţi, este cea a marinarilor.

Pe malurile fermecătorului Lac al Tiberiadei sau Marea Tiberiadei, cum i se spune în Evanghelie, Mântuitorul păşeşte, nu pentru a se odihni, ci pentru a-şi alege miniştrii Noei Impărăţii. Apostolii pe care I-a ales, nu sunt dintre învăţaţii sau puternicii locului, ci pescari modeşti, arşi de soarele şi vânturile Lacului Tiberiadei. Ce-aţi spune dacă un filosof modern, Bergson, de exemplu, ar încerca să-şi facă propagatori a teoriei sale asupra „evoluţiei creatoare" dintre pescarii depe coastele Bretaniei ? Ar revoluţiona el lumea cum a făcut-o creştinismul ? Teoriile lui Bergson sunt apanajul unei elite, pe când creştinismul, care este de origină dumnezeiască, este a lumii întregi, şi cred că nu este departe timpul când va fi „o turmă şi un păstor".

Pescarii din Galileia, ucenicii de mai târziu, au fost chemaţi de Mântuitorul, pe când erau la pescuit, cu cuvintele : „Urmaţi-mă"!

Invitaţia a fost ascultată cu entuziasm, neîntrebându-se, măcar, nici ce vor deveni. Şi-au părăsit uneltele de pescuit, pentru a se ocupa cu un alt pescuit, devenind pescari de oameni. In ce sens vor deveni pescari de oameni ? Ei vor răspunde semnalului S.O.S. „salvaţi sufletele noastre" ale lumii întregi, care simţea nevoia unei renaşteri. Vor deveni salvatori ai sufletelor pierdute ale oamenilor.

Dece şi-a ales Fiul lui Dumnezeu, ucenicii dintre pescari ?

El ştia câte greutăţi va avea de întâmpinat în calea lui, creştinismul. Ucenicii aveau atâtea de îndurat în misiunea lor. Răbdarea, perseverenţa şi curajul pescarilor vor fi folosite deacum înainte, pe marea vieţii, care e mai furtunoasă şi mai plină de pericole ca orice mare. Perseverenţa şi curajul lor a făcut ca, în scurt timp, creştinismul să ajungă la marginile lumii cunoscute pe acea vreme. Cel mai bătrân dintre ucenicii pescari din Galileia, *Petru*, a ajuns până în inima Imperiului Roman, *Toma* până în India, iar *Andrei* până pe tărâmurile noastre, pe malul Mării Negre.

In Faptele Apostolilor, istoria începuturilor creştinismului, sunt relatate numeroase voiajuri pe mare ale ucenicilor. Un model clasic de descriere, de stil sobru şi expresie legeră, este capitolul din Faptele Apostolilor, în care se descrie naufragiul corabiei în care se găsea şi Apostolul Pavel.

Cât sunt de admirat aceşti pescari cari şi-au pus toată energia şi tot sufletul la dispoziţia Mântuitorului ; prin acţiunea lor au schimbat faţa lumii aducându-i ceiace îi lipsea : adevărul şi dreptatea.

Când Iisus a început predica sa, el părăseşte Nazaretul, locul naşterii sale, pentru a se stabili la Ghenisaret, pe malurile Mării Tiberiadei. Această localitate, prin

VIAȚA MARINARILOR

„Și *fericiți sunt marinarii*" este vorba care flutură pe buzele tuturor și ficcare dă și explicația acestei afirmațiuni :

„Marinarii văd ținuturi pitorești, admiră obiceiuri variate, cunosc marile orașe, în care tehnica modernă și-a spus ultimul cuvânt ; sunt veșnic într'o perpetuă plimbare".

Aceasta e opinia celor mulți, cari nu ne cunosc și cari își formează această opinie din citit, complectată cu imaginația lor.

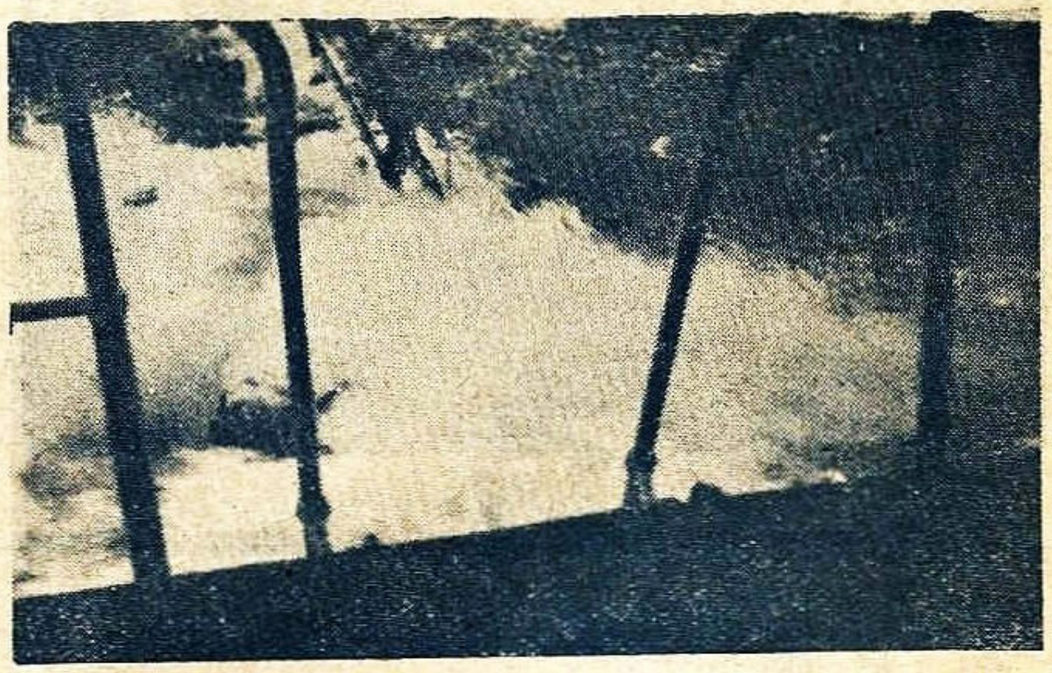
Cei cari au voiajat împreună cu noi, cei cari au asistat în parte la munca noastră, ne cunosc o parte din viață, și spun o parte, pentrucă în majoritatea cazurilor ei au călătorit în anotimpurile frumoase nu prea bântuite de furtuni și foarte rar s'au interesat de întreaga noastră viață. Foarte puțini sunt aceia pe cari nevoile i-au făcut să navige și pe timpuri urîte, trecând prin furtuni și cari nu s'au mulțumit să stea la adăpost în cabină, ci au venit în mijlocul nostru.

De aceia vom zugrăvi astăzi pentru marele public viața noastră adevărată.

La cheu stă falnic mărețul vapor și primește în sânul lui pasagerii veseli, în sunet de frumoase melodii. După ce și-au așezat bagajele în cabină, stau pe punte, răzemați de balustrade ca să-și ia adio de la cei ce i-au petrecut. Dar marinarul nu-i petrecut de nimeni ; ai lui sunt departe și greutățile vieții, foarte rar le permit să vină să-i întovărășească la plecare .

Și chiar de ar veni, marinarul e prins de pregătirile plecării, nu mai poate schimba o vorbă cu cei dragi.

Ce curat și frumos e totul ; alămurile strălucesc, magaziile sunt închise și acoperite cu mușamale noi, iar în camera mașinelor e o curățenie ca de salon și doar temperatura și mirosul greu al uleiurilor te fac să te îndepărtezi de ele. Dar până să fie așa, marinarii au muncit din greu. Magaziile au fost măturate, apoi s'au scos de prin fundul santinelor [1]) resturile de cereale care în contact cu lichidele adunate ar putrezi, răspândind mirosuri pestilențiale. Apoi s'au încărcat mărfurile și findcă timpul e



Nu se mai înțelege nimic din învălmășeala valului pe punte.

bani (mai ales la vapor unde consumul continuu al mașinelor, taxele de port, salariile personalului și multe alte cheltueli nu dau răgaz armatorului să țină vasul pe loc)

[1]) Santinele sunt la fundul și dealungul vasului ; în ele se adună apa ce ar fi putut pătrunde în vapor sau se scurge din mărfuri ori dela mașină, căldări.

---

drumurile ce se încrucișau acolo și prin bărcile care așteptau la mal, oferea mari mijloace pentru răspândirea Evangheliei. Primii oameni cărora li se adresează Mântuitorul sunt pescarii depe malurile mării Tiberiadei. In săpăturile arheologice făcute în acele locuri, la multe case s'au găsit sculpturi în lemn sau piatră, diferite feluri de pești și unelte pescărești. In aceste case de pescari s'a odihnit adesea Fiul lui Dumnezeu și s'a ospătat cu pește. Influența acestui mediu se simte în predica lui Iisus ; Parabola Sa cu pescuirea minunată, cea cu năvodul în care se prind pești buni și răi, potolirea furtunei pe mare, înmulțirea peștilor, etc., dovedesc aceasta.

Inainte de a reda învățăturile Mântuitorului, Evangheliștii relatează sumar : „Iisus se urcă într'o barcă îndepărtată puțin de țărm, și așezat pe banca vâslașilor începe predica Sa...".

Scena aceasta, cu mulțimea așezată pe mal, iar un orator vorbind pe apă, e drept că nu are solmenitatea unei ședințe a Academiei Franceze, de exemplu, dar totuși nu e lipsită de măreție.

Ca să-l asculte pe Profetul a cărui faimă ajunsese departe, ca să-l vadă pe tânărul tămăduitor, mulțimile vin din văi și din munți, îngrămădindu-se la malul lacului. Iisus stând în picioare, în barcă, le spunea cuvintele bunei vestiri, iar apa ducea apoi răsunetul vocei sale, molcom și în șoapte cadențate.

In sufletele acestor oameni simpli învățăturile Mântuitorului pătrund lesne. Pescarii, cari adesea zile întregi stau cu năvodul sau undița lor, sunt niște ascultători blajini și prietenoși pe care nu-i roade îndoiala învățaților dela oraș.

Printre pescari, deci, s'au făcut primii adepți ai creștinismului și prin pescari s'a cucerit lumea.

Ca încheiere o să dau în traducere liberă un cântec pescăresc depe coastele Bretaniei, din care se vede că pescarii de pretutindenea sunt mândri de sfinții pescari apostolii Mântuitorului. Ei își pun toată nădejdea în iluștrii lor confrați și le solicită sprijinul :

„Sf. Petru, Andrei, Iacob și Ioan, sărbătoriți în fiecare an, au fost ceia ce și noi suntem. Acești pescari au prins în năvoadele lor și oameni.

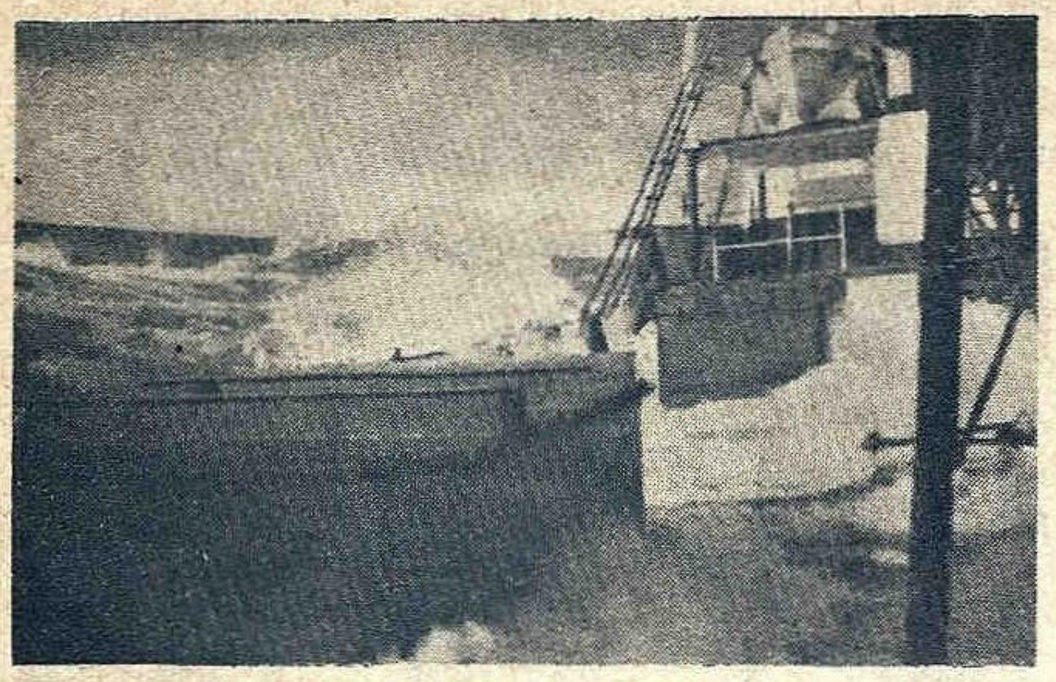
Bunul Iisus mergea pe apă,
Mergi și tu, fără frică, mica mea barcă.

O Iisus, prieten al pescarilor, vino cu noi astăzi. In această plăpândă coajă să mergem ! Ia cârma și binecuvintează munca noastră prin care ne hrănim întreaga familie.

Iisus ne va conduce pe ape ; mergi fără frică mica mea barcă, El o să ne scape !"

M. A.

această încărcare se face uneori zi și noapte, fără întrerupere. In scârțâit de macarale, în uruit de vinciuri, în praful cerealelor ori al cherestelei și de multe ori în mirosul greu al peilor dubite sau alte materii similare, expus în orice moment ca să fie strivit de vreo-o coțadă sau agățat de vreo sârmă, marinarul stă de primește, numără și stivează mărfurile ca să nu fie deteriorate de balansul vasului.

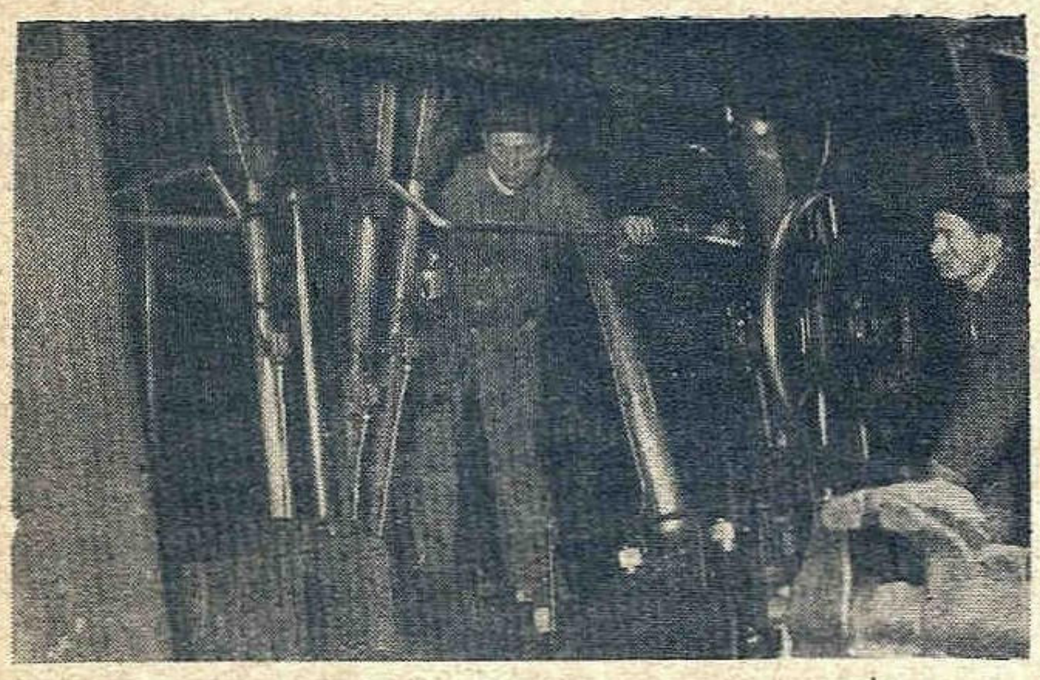


Valurile uriașe mătură cu furie tot ce 'ntâlnesc în cale.

Jos la mașini deasemenea s'a muncit din greu. S'au curățat focurile, s'a scos afară zgura și cenușa, s'au complectat rezervoarele cu ulei și s'au reparat și revizuit toate piesele în căldura năbușitoare a furnalelor.

Fluerături, comenzi, uruit de lanțuri și vaporul se desprinde de la cheu în urările de drum bun ale rudelor și prietenilor pasagerilor. Personalul vasului, care trebue să ia parte în întregime la manevre, trece acum la serviciu pe carturi care durează 4 ore.

Pe vreme bună pasagerii stau pe punte și admiră frumoasele peisaje sau fac dimineața bae de soare. Dar



Printre biele, submecanicii ung piesele supraîncălzite.

când vremea se sburlește, când valuri întregi năvălesc pe punte și inundă totul, când viforul te împroașcă cu stropi înghețați de apă care-ți biciue fața, când vântul e gata să te ia pe sus, dacă nu te proptești bine, pasagerii intră la adăpost în cabine, sala de mâncare și saloane unde iau masa, dansează sau fac lectură.

Marinarii însă trebue să stea de veghe. Mai atenți ca oricând, ei sunt pe comandă la posturi ; ofițerul de cart scrutează zarea alături de timonier, care pare înțepenit la cârmă. Valuri uriașe se ridică purtând ca pe o jucărie mărețul vapor care a început acum un dans drăcesc. El se apleacă înainte și înnapoi, se tăvălește de pe o parte pe alta, și uneori pare că se afundă într'o prăpastie. Lungiți în paturi, pasagerii își continuă lectura sau au adormit ; marinarii însă stau la posturi.

Pe comandă telegraful care face legătura cu mașina, sbârnâe ; indicatorul se mișcă în dreapta, în stânga și înțepenește la *toată forța*. Comanda se repetă. Jos mecanicii deschid toată valvula de presiune. In fața furnalelor încinse, fochiștii îndeasă de zor cărbunii în gurile de gheenă ale căldărilor. Desbrăcați până la brâu, opăriți cu apă și pârjoliți de flăcările și dogoara cuptoarelor, cumpănindu-se ca să nu fie izbiți de balansul vasului și amenințați la fiecare moment să se prăbușească peste cuptoarele înroșite, ei alimentează de zor focurile. O fluerătură stridentă și mecanicul aleargă la porta voce.

— Dați vă rog câteva rotații mai mult, căci suntem derivați [2]).

— E toată forța.

— Fă tot posibilul și măreşte viteza.

Mecanicul aleargă în camera căldărilor.

In fața furnalelor, fochiștii îndeasă de zor cărbunii în gurile căldărilor.

— Băeți, încă o sforțare ; e nevoe de mai multă presiune.

Brațele se'ncordează ; scăldați de sudori fochiștii asvârlă mereu cărbuni în gura furnalelor cari înghit tot, ca un balaur uriaș din vremuri apocaliptice.

— „E tot ce putem face" se comunică îndărăt prin portavoce.

Comandantul adună ofițerii pe comandă ; se ține consiliu. Șeful mecanic a venit și el.

— Vasul e în pericol, nu mai ascultă cârma, dacă nu putem mări viteza. Ce facem ? Intoarcem ?

„Să mai încercăm puțin" e opinia tuturor, care au în față imaginea unui alt vapor al unei companii concurente (care a plecat cu o oră în urmă) și care în nici un caz nu trebue să ajungă înaintea noastră. *Să mai încercăm*. Și șeful aleargă jos la mașini, îndeamnă oamenii dela focuri. Marinarii au scoborât și ei jos și dau ajutor fochiștilor. Elicele se'nvârtesc nebunește. Printre biele ce aleargă în sus și'n jos, expuși la cea mai mică nebăgare de seamă să fie agățați și striviți, submecanicii ung piesele supra încălzite. Ca împins de mâni nevăzute vapo-

[2]) Abătuți din drum.

rul revine la drum şi-l menţine cu îndârjire. Pe feţele tuturor radiază bucuria de a fi învins.

La babord a apărut lumina farului din portul de destinaţie. Peste 2 ore vom fi în gura portului. Apoi intrăm

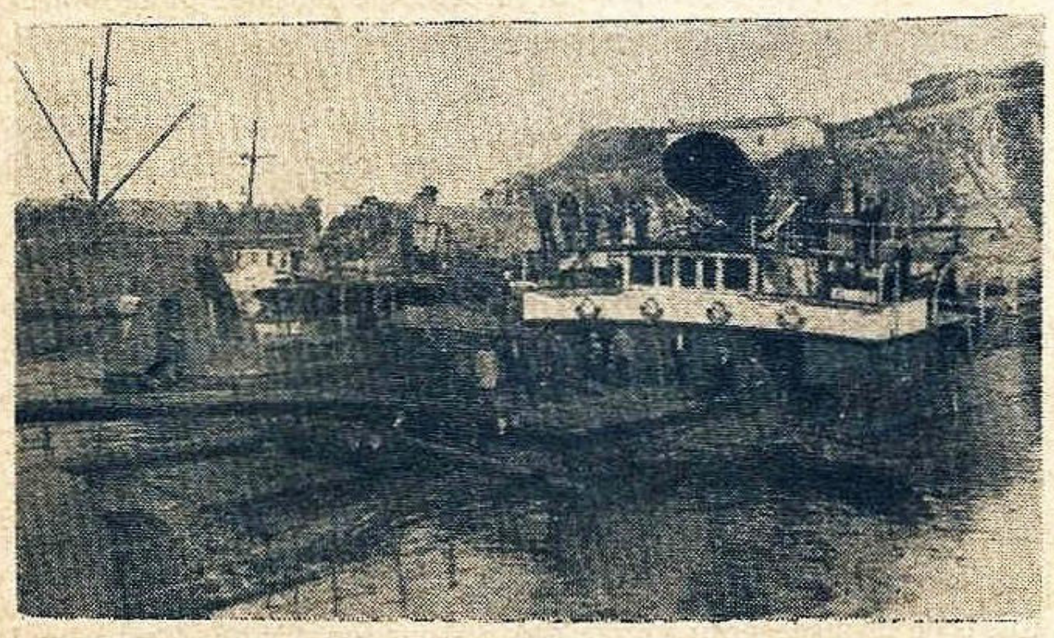
Ooamenii întind cu braţele parâmele îngheţate, sângerându-le mâinile.

în port. In zornăit de lanţuri ancorăm şi oamenii istoviţi se odihnesc o clipă în aşteptarea formalităţilor de liberă practică.

Uneori însă stăm 2-3 zile în faţa unui port fără a putea intra din cauza ceţii sau a vremei rele. Dar nici în port vasul nu e, în unele cazuri, în siguranţă. In anul 1931 în portul Zounguldak au fost scufundate de furtună 3 vase mari şi distruse complect toate micile îmbarcaţiuni. In aceiaşi zi a fost rupt în 2 şi scufundat în faţa portului vasul *Baron De Katelene*, iar vasul nostru *Carpaţi*, care a reuşit să iasă la timp în larg, a înfruntat acest prăpăd timp de 36 ore, când valurile ce se izbeau de coastă acopereau complect farul depe promontoriu de 70 m. înălţime.

In fine acostăm. Parâmele ude şi îngheţate alunecă pe tamburul vinciului. Oamenii trebue să le întindă la mână.

— Hă... rup, hă... rup, strigă mereu *nostromul* (şeful de echipaj) la fiecare întinsură şi braţele se încordează, iar mânele sângerează pişcate de ger.



Vapor scufundat în urma furtunei la Zunguldak.

Pasagerii, parte somnoroşi, au ieşit pe punte. Ei privesc lăzile răvăşite, băncile rupte, balustradele îndoite, tambuchii turtiţi, dar nu ştiu marea dramă pe care noi am petrecut'o în timpul nopţii. Ei părăsesc veseli vaporul ca să viziteze portul. Pentru noi marinarii, acum începe munca. Se deschid magaziile, începe predarea şi primirea mărfurilor. Un pasager îmi cere câteva lămuriri despre oraş ; îi răspund că nu cunosc portul.

— Sunteţi poate de puţin timp în marină.

— Da, sunt cam nou, numai de patru ani şi jumătate.

— Şi în timpul acesta n'ai avut timpul să vezi portul?

Ii explic atunci că noi, după sosirea vasului în port, suntem mai ocupaţi decât în timpul voiajului. Adevăratul nostru repaos e numai în mers, dacă timpul e bun. In port, scăpăm doar seara târziu, când e închis. Se duc cei tineri să petreacă şi din aceştia prea puţini, căci sunt istoviţi de oboseală. Cei familişti sau mai bătrâni stau şi mai scriu pe acasă sau adorm istoviţi de muncă.

Se miră, natural mulţi, dece nu ne alegem altfel de viaţă dacă aceasta pe care o ducem este atât de grea. E adevărat. că după ani de sbucium, unii din noi au plecat să-şi găsească alt soi de viaţă prin birouri, la servicii de stat sau la întreprinderi particulare. Dar după 2 sau 3 luni de repaos simţeau că se înnăbuşă : le lipsea spaţiul nemărginit şi mirosul mării. Cum toxicomanii simt nevoia otrăvii stupefiantelor, marinarii au nevoe de spaţiu care le-a intrat în fiinţa lor. Şi după luni de zile de nostalgie se întorc iarăşi la mare ca atraşi de un magnet.

N. P.

MOTT
dispune
TOT

ATÂT ŞAMPANIA
CÂT ŞI VINURILE
MOTT
CONTRIBUE IN TOTDEAUNĂ LA BUNĂ DISPOZITIE - CALITATEA LOR FIIND INGRIJITĂ.

S'a pus sub tipar
NOUL COD MARITIM şi FLUVIAL
ediţia III-a 1926
cuprinzând vechile şi noile legi referitoare la Marina Regală Militară, Marina comercială de Stat si particulară precum şi toate convenţiile internaţionale privitoare la Navigaţia pe Dunăre şi pe Mare, toate fiind adnotate cu imporlante jurisprudente şi însoţite de un index alfabetic general sub îngrijirea d-lui avocat public Const Tonegaru fost şeful serviciului contencios al Direcţiunei S. M. R.

EXCURSIA LIGEI NAVALE POLONEZE

— Din Polonia la Constanţa pe Prut, Dunăre şi Mare —

6 AUGUST ISACCEA-TULCEA.

Incă dela 5, mare gălăgie pe punte. S'au mai îmbolnăvit câţiva Polonezi.

La 17, în formaţie de câte 3 caiace, ne facem intrarea în Tulcea. Şalupa Căpităniei Portului ne-a venit în întâmpinare. Debarcaderul a fost pe malul opus oraşului. Recepţia s'a făcut în faţa grădinei publice pe cheiu. Lume foarte multă acoperea tot cheiul. Au sosit toate autorităţile în frunte cu d. Colonel, Comandantul Regimentului 38 de Infanterie din Tulcea. D. Director al Prefecturii, ofiţeri, magistraţi, reprezentanţii confesiunilor religioase, etc.

Masa s'a dat în grădina publică.

7 AUGUST TULCEA-SULINA.

Dela Tulcea am plecat dimineaţa la 6, deoarece este o etapă foarte lungă şi obositoare. Sunt peste 80 km. De unde la început s'a renunţat la Carmen-Sylva, la Tulcea am ajuns la concluzia, să se poate renunţa şi la Gorgova — pe de o parte câştigând încă o zi, iar pe de altă parte terminam mai curând cu ţânţarii cari pe aici dădeau adevărate asalturi corpurilor noastre. Pentru aceasta cel puţin 50 de bărci au fost urcate la bord. Cei ce au rămas la apă, au fost din cei mai ambiţioşi şi mai rezistenţi.

Aşa era d. Colonel, cele mai multe din doamne şi domnişoare şi mai ales echipajul format din două cercetaşe de 17—19 ani, cari nici un moment n'au mers la remorcă, terminând întreg traectul fără oboseală, în cea mai bună dispoziţie.

Şalupa „Rahova" a Marinei Militare având la bord pe d. Lt. Ionescu Paul, ne-a eşit în întâmpinare, a urat oaspeţilor „Bun Venit" căruia i-a răspuns d. Maior Hoffbauer.

La 17, coborând încet pe canalul drept al Sulinei, am acostat la Sulina.

Recepţia s'a făcut pe cheiu în faţa restaurantului „Cambery." Au asistat la primire d-l *General Panaitescu*, d-l Primar *Iorgu Popescu*, d. Lt. *Ionescu Paul*, d. Dr. *Străjan*, Părintele *Vârgolici*, d. *Mavrogheni*, d. C-dor *Jijic Adam*, d. *Ciobanu*, d. *Popescu*, Şeful Poliţiei şi un numeros public.

Imediat au fosti conduşi de d. General Panaitescu la Gimnaziul local, unde aveam să dormim peste noapte. Masa s'a dat în localul restaurantului Cambery.

La masă a vorbit d. General Doctor Panaitescu.

Doamnelor şi Domnilor,

In numele Secţiunii Sulina a Ligii Navale Române, în numele autorităţilor civile şi militare ale acestui oraş, şi din partea populaţiei acestui port dunărean şi maritim, vă urez: „Bine aţi venit".

In acelaş timp, vă felicităm din toată inima pentru extraordinarul record, pe care l'aţi realizat prin traversada de acum, navigând de la Snyatin până aci, adică la extremul orient al României, în timp de trei săptămâni, ca răspuns la vizita, pe care v'au făcut-o în Polonia în 1934 delegaţii Ligii Navale Române.

Eu însumi, am avut marea fericire de a străbate patria dvs. încântătoare, începând de la Snyatin până la Gdynia, cu ocazia celui de al IV-lea congres internaţional de medicină şi farmacie militară, ţinut la Varşovia în 1927.

Am putut să mă conving atunci de învierea nobilei naţiuni poloneze reconstituită în frontierele şi drepturile sale de dinnaintea anului 1772, când avu loc, din nenorocire, prima împărţire a Poloniei între Rusia, Prusia şi Austria.

Traversada de azi a dvs. va contribui fără îndoială la întărirea legăturilor deja aşa de tari, cari există între ţările noastre aliate şi prietine.

Apa din Marea Baltică, pe care o duceţi la Constanţa, pentru a o înfrăţi cu apa Mării Negre, va putea să fie un bogat isvor de relaţiuni economice şi pe calea apelor, între Patriile noastre.

Ferm convins de înalta importanţă, pentru civilizaţie şi pace, a alianţei şi prieteniei celor două naţiuni ale noastre, ridic paharul meu pentru cel mai mare progres al nobilei „Polonia restituta", cât şi pentru sănătatea d-lui Profesor Mosciski, marele ei Preşedinte, precum şi în sănătatea fiecăruia dintre dvs.

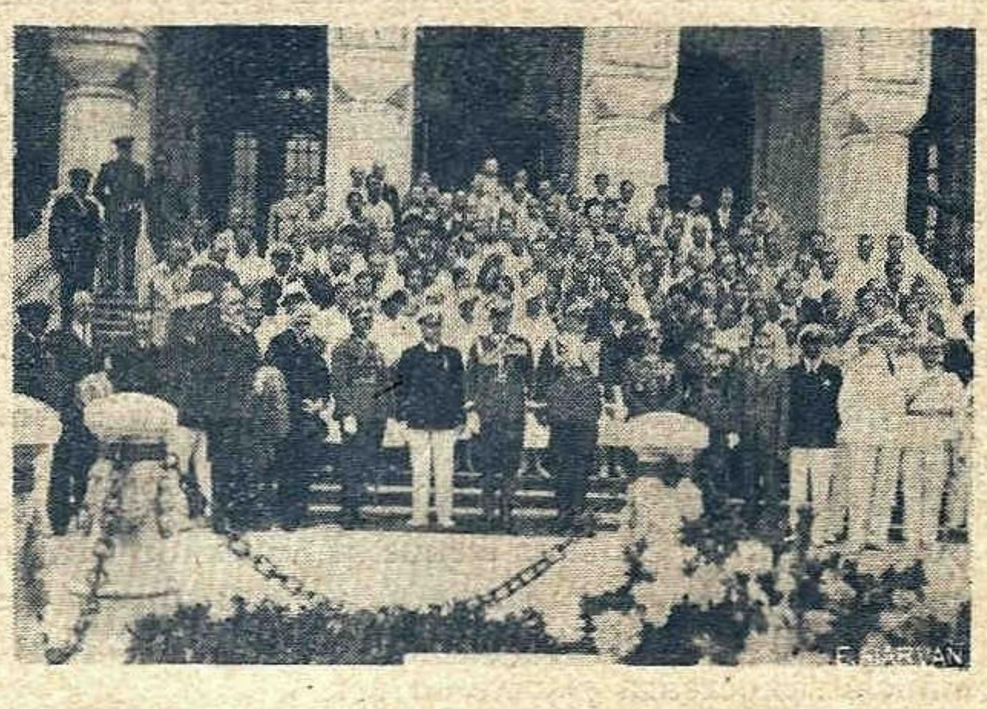
Trăiască Polonia!

S'au cântat apoi în cor imnurile naţionale Polone şi Român. S'a închinat pentru prosperitatea ţărilor în veci aliate.

S'au făcut d-lui General, d-lui Primar, şi d-lui Lt. Ionescu, multe manifestaţii de simpatie *„Nich jie, nich jie, nich jie"* se auzea peste tot, pentru ca apoi să urmeze *Stalat, stalat, nich jie, nam"*.

8 AUGUST SULINA-CONSTANŢA.

La 7 am sosit în port „Principesa Maria" de sub comanda d-lui Paraschivescu care avea să ne trasporte pe toţi, cu bagaje şi caiace,



Excursioniştii poloni depun o coroană pe mormântul eroului necunoscut.

la Constanţa. Proectul la început era de a merge pe Sf. Gheorghe, Lacul Razelm, Gura Portiţei şi pe mare până la Constanţa. De oarece drumul pe mare e foarte obositor şi locuri pentru alimentaţie nu se găsesc prin aceste meleaguri, s'a renunţat.

Trei caiace totuşi, au vrut să înfrunte şi oboseala şi timpul rău sau valuri şi au plecat, spre gloria lor, pe Sf. Gheorghe, spre mare. Printre aceştia, a fost şi venerabilul inginer de 74 ani, d. *Brunzinski*. Cu Principesa Maria a venit şi Consulul şi ajutorul consular Polonez din Constanţa.

La 10 am plecat dela cheiu în uralele mulţimii înşirată dealungul drumului.

Am ieşit în mare pe o vreme caldă şi cu soare mult. Pentru mulţi dintre excursionişti marea era o revelaţie — era dorinţa lor să o vadă, să o soarbă cu privirea, era rezultatul rezistenţei lor de 1000 km. petrecuţi în micile bărcuţe ce îţi anchilozau încheeturile picioarelor. Marea era liină, şi spre larg tot mai albastră. O adiere plăcută, adiere de aer de mare mângâiau acum feţele arse şi înegrite de soare. Stăteau rezemaţi de copastie şi priveau în valurile făcute de prova vasului şi căutau să pătrundă parcă mirajul acestei

forţe naturale, să deslușească farmecul și misterul ei. Alţii stăteau întinși în chaise-long-uri, cu fața spre mare și adormeau cu gândurile și amitirile ce numai o mare frumoasă ți le face prezente în fața ochilor.

La 17, eram în port. Muzica Marinei Militare cânta imnul Polonez în timp ce d. Paraschivescu făcea manevra de acostare în fața gării maritime. Lume multă și în special ofițeri de marină.

A coborât imediat comitetul de conducere al excursioniștilor în frunte cu d-l colonel Machalski. Au fost prezentați d-lui Amiral Bălănescu Comandantul și Inspectorul General al Marinei, d. Amiral Isbășescu Comandantul Diviziei de Mare, d. Primar și reprezentanții tuturor autorităţilor.

Cercetașii Marinari făceau cordonul pentru menținerea ordinei. Oaspeții s'au ambarcat apoi în mașini speciale pentru Mamaia.

9 AUGUST MAMAIA.

Oaspeții și-au instalat corturile după o regulă bine stabilită pe plaja „Salvamar"-ului la lacul Suit-Ghiol.

Seara s'a oferit — afară pe plajă — o masă în cinstea oaspeților de către L. N. R. Sec. Constanţa. A luat parte d. Amiral Isbă escu, Președintele Sec. L. N. R., d. Director al Prefecturei, d-Primar. Intâi a vorbit d-l Amiral Isbășescu relevând frumoasele performanţe sportive.

A răspuns d. Colonel Mahalschi accen uând asupra legăturilor pe calea apei între Polonia și România. Și ca un simbol al unirei celor două mări, ei au adus un butoiaș de apă din Marea Baltică pentru ca la ziua de 15 August să-l verse în apa mării Românești, în fața M. S. Regelui Carol al II-lea.

10—14 August. Caiacele au fost aduse dela Constanța, unele pe calea apei, altele cu trenul și puse pe lac. Programul zilnic e plajă, înnot, canotaj.

Profitând de o cursă a vap. Regele Carol, spre Egipt, în ziua de 12 August, mai mult de jumătate au plecat la Constantinopol întorcându-se în ziua zilei de 15 August.

15. August. Desfășurarea ei s'a arătat în No. 9.

16 August. S'au ambarcat caiacele în vagoane cu destinația pentru Polonia. Seara la 23, în vagoane speciale de clasa III-a, am plecat spre Bucureș i, pentru a vizita și capitala țării.

17 August. La gară am fost întâmpinați de d. C-dor Negulescu Secretarul General al L. N. R. d-l Ing. Gall Consilier Comunal și delegat de Primăria Municipiului, d. I. Marinescu delegatul Oficiului de Turism care de fapt a organizat și recepția, d-l Chestor Culiță și d. Paprocki dela Consulatul Polon din București. Pe peron d. Consilier Gall a urat oaspeților bun sosit, regretând prea scurtul timp ce-l vor petrece în București și evocând calităţile și civilizația Poloniei.

Dela Gară am fost conduși în auto-buzele S. T. B., direct la Grand Hotel pe Calea Victoriei. Menționez dela început că toate deplasările s'au făcut numai în autobuze. Astfel, la 10 am fost la Monumentul Eroului Necunoscut unde d. General Kwarsnieurschii și d. Colonel Mahalschi au depus o coroană de flori albe și roșii. In acelaș timp o altă delegație Poloneză a depus o coroană din par'ea Educației Fizice Polone.

Au asistat întreg corp diplomatic Polon în frunte cu d. Ministru Arcicewski, d. Consilier Poninsckii, d. Gravodcka, d. Colonel Kovaleschii. Atât la gară cât și la Monumen'ul Eroului Necunoscut muzica gardienilor Municipiului a cântat imnurile și cântecele protocolare.

După această pioasă ceremonie s'a vizitat muzeul militar.

După amiază s'a vizitat orașul, Cișmigiul, Bul. Elisabeta, Brătianu, Tache Ionescu, Lascăr Catargiu, Șoseaua Jianu, Băneasa, Strandul și șoseaua Chiselef.

La ora 17, a fost recepție la legația Polonă. A vorbit întâi tânărul pl'n de suflet și de mare speranță pentru Oficiul de Turism, d. Marinescu. A spus că „Turismul, care nu e numai un mijloc de agrement sau economic, ne arată azi că poate servi și ca mijloc de apropiere între popoare, în special între Polonia și România, țări amice și aliate". In numele Ministerului de Externe, Oficiul de Turism, de recentă creație, urează bun sosit.

D. Comandor Ngulescu în numele L. N. R. felicită pe excursioniști pentru greaua și frumoasa performanță.

D-sa a spus: „Dacă ați fost mulțum'ți, totul se datorește d-lui Sergiu Dumitriu, Secretarul general al Ministerului de Interne care a dirijat totul.

Cu toţi ne-am dat silința ca să părăsiți țara noastră cu aceleași impresii cu care am plecat toți cei care am cunoscut calda ospitalitate Polonă. Să trăiască Polonia și Liga Morska.

D. general Kwasnevscki ține să mulțumească încă odată d-lui Sergiu Dimitriu, d-lor Amiral Coandă și Bălănescu I., d-lui Colonel Sîmboteanu și d-lui C-dor Negulescu pentru primirea de care s'au bucurat. „Fie ca simbolul amestecării apei Mări Baltice cu Marea Neagră să devie cât mai curând o realitate".

D. Inginer Brunzinski, veteranul, care deși în vârstă de 74 ani și-a continuat drumul dela Tulcea până la Constanţa numai pe apă cu bărcuța lui, a mulțumit subsemnatului și Ing. Isaicu, care am condus excursia, precum și cercetașilor marinari de sub comanda d-lui Pascu, din Galați, d-lui Cpt. Maximovici din Botoșani și Cpt. Sabarezi din Iași.

Au mai vorbit apoi d. Creminski în cinstea d-lui General Dreszer Președintele Ligei Morska și Consilier Pominski, care mulțumește autorităților.

Programul la București s'a terminat prin asistarea la revista „Hip, hip, ura" la Cărăbuș.

18 August. La 9.30 cu rapidul Ștefan cel Mare, am plecat spre Ghica Vodă. Au asistat la plecare, membri corpului diplomatic și consular Polon, d. C-dor Negulescu și d. Marinescu.

Seara la 19 am sosit la punctul Ghica Vodă, unde s'a făcut mu-rea în vagoane poloneze.

Aci s'au adunat pe peronul gării, unde d. Inginer Brundzinski ca cel mai bătrân — 74 ani — ne-a mulțumit — Inginerul Isaicu și mie — pentru munca desfășurată tot timpul voiajului, astfel ca să se simtă cât mai bine. Își dă seama de oboseala noastră și de sacrificiul nostru pe care toți Polonezii îl apreciază în deajuns. Ne roagă să primim ca semn al dragostei ce ne poartă, să primim drept amintire, o tabachere de argint pentru Ing. Isaicu, și un serviciu de scris de birou pentru mine.

Inginer Isaicu a mulțumit pentru frumosul gest regretând că voiajul s'a terminat atât de curând.

Apoi am mulțumit și eu exprimându-mi sincere păreri de rău că trebue să mă despart acum după ce mă obișnuisem atât de mult, urându-le să revină cât mai curând în mijlocul nostru. Le-am urat voiaj bun cu speranța că vor duce cu ei cele mai frumoase amintiri și cele mai bune impresii despre țara noastră.

In urma, Ing. Isaicu a oferit un buchet de flori pentru doamnele și domnișoarele care au dat dovada celei mai mari perseverențe. Ne-a ridicat apoi pe sus de nenumăratele ori, cântându-ne „Stalat, stalat".

Ne-am luat rămas bun, îmbrățișându-ne, sărutându-ne.

Trenul s'a pus apoi în mișcare ducând pe prietenii atât de dragi și bunii camarazi, dincolo, în Polonia, acasă la ei pentru a duce și povesti ceva din sufletul românesc.

Lt. COMANESCU

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

☐ Două societăţi petrolifere au făcut oferte pentru construirea unei conducte de benzină pe distanţa *Ploeşti-Constanţa*. Oferta a fost supusă d-lui Ministru al Comunicaţiilor.

☐ In Serv. Maritim Român s'au făcut ultimele mişcări de personal:

D-l Cpt. Pr. *Maugus N.*, dela comanda *S. M. R. Peleş* ca agent general al S. M. R. la Galaţi.

D-l Cpt. C-dor (R.) *Răşcanu I.*, dela comanda *S. M. R. Suceava* la comanda *S. M. R. Peleş.*

D-l Cpt. Pr. *Paraschivescu E.*, dela comanda *S. M. R. Principesa Maria* la comanda *S. M. R. Suceava.*

D-l Cpt. Pr. *Păun V.*, dela agenţia *Galaţi* la agenţia *Brăila.*

D-l Cpt. Pr. *Cicioiu N.*, dela agenţia *Brăila* la comanda *S. M. R. Bucureşti.*

D-l Of. Pr. *Alexandrescu St.*, dela comanda *S. M. R. Bucureşti* la comanda *S. M. R. Pr. Maria.*

D-l Of. prov. *Takatlian O.*, din agenţia *Galaţi* pe *S. M. R. Pr. Maria*, ca of. II.

D-l Dr. *Zaharof A.*, îmbarcat ca medic diurnist pe *S. M. R. Suceava.*

☐ Chestiunea construirei unui bazin de radub în portul Constanţa, unde se simţea nevoie atât de mult, se pare că a intrat în făgaşul realizărilor. Serviciul porturilor maritime, a întocmit planurile şi devizele care au şi fost aprobate de Cons. technic superior.

☐ Abatorul de export din Constanţa e aproape gata. In Nov. s'au primit şi recepţionat o serie de noui aparate şi cu cari s'au făcut diferite experienţe. Când va fi complect terminat va fi unul din cele mai moderne abatoare din Europa.

☐ La concursul turistic internaţional ce s'a ţinut la Budapesta s'a propus construirea unei autostrade trans-continentală care să lege M. Mânecei cu M. Neagră.

Auto-strada va porni dela Calais prin *Ostende-Colonia-Nuremberg-Viena-Budapesta*, de unde se va bifurca spre Nord către *Oradea-Cluj-Braşov-Bucureşti-Constanţa* şi spre Sud către *Belgrad-Sofia-Itambul.*

A rămas doar să se studieze modalităţile şi condiţiile de aplicare.

☐ Unele ziare au publicat ştirea că Anglia ar ceda Greciei, insula Cipru, în caz că guvernul elen ar pune la dispoziţia Angliei unele porturi care să fie folosite ca baze navale. Tot ziarele, desmint acum aceeaş ştire.

☐ In cursul lunei Nov. d-l Amiral Bălănescu Comandant Inspector al Marinei Regale s'a întors dela Fiume unde a asistat la câteva probe a submarinului „Delfinul".

terului vor fi împărţite în centrale şi exterioare.

Cele exterioare vor fi: *Direcţia navigaţiei maritime* cu servicile: technic, exploatare, personal, inspectorat al navelor, întreţinere; *Direcţia porturilor maritime* cu servicile: contabilitate, exploatare, ateliere, uzina, tracţiune, întreţinere, construcţiuni: *Direcţia hidraulică* cu serviciile: technic, exploatare, întreţinerea vaselor şi aparatelor din porturi; *Direcţia navigaţiei fluviale* cu servicile: technic, navigaţie şi personal, e.ploatare, control şi tarife, reclamaţii, contabilitate, agenţii; *Direcţia Şantierului naval T. Severin; Direcţia docurilor Galaţi şi Brăila; Inspectoratul General al navigaţiei şi porturilor.*

☐ Suntem informaţi că se pregăteşte un statut special pentru personalul S. M. R. şi N. F. R.

☐ Circulă svonul că portul Mudros din insula Lemnos va fi ame-

Ba da!

şi haina

îl face pe om!

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

najat ca punct de sprijin pentru flota britanică. Această alegere ar însemna, pentru viitor, un foarte puternic control al Dardanelelor.

☐ In ziua de 5 Dec. a sosit în Constanţa nava-bază „Constanţa" venind dela Fiume unde a luat parte la lucrările de recepţie a submarinului „Delfinul".

In cadrul unei conferinţe

Duminică 15 Decemvrie ora 10, la Facultatea de Ştiinţe, a avut loc conferinţa d-lui Radu Ciocârdel despre „Mişcările Mării".

Subiectul e din domeniul Oceanografiei, ştiinţă care îşi datoreşte progresul, devotamentului unor oameni ca Parvy, Nordnes, Riöld, Nansen, Muray, Brooke, Berget, Toulet, Lord Kelwin şi prinţul Albert de Monaco.

La noi, deasemeni, personalităţi marcante ca d-nii Dr. Antipa, Borcea, Brătescu, Popovici care conduce chiar Institutul Hidrologic din Constanţa, au dat importanţa cuvenită acestei ştiinţe prin studiile şi cercetările ce le-au făcut în Marea Neagră.

Conferenţiarul de Duminică a expus în faţa studenţilor şi a câţiva marinari interesantul său subiect, tratând despre nivelul mediu al Mării, formarea şi mişcarea valurilor produse de vânt, a hulei, a seişelor, producerea mareei şi propagarea ei, valuri produse de erupţiuni vulcanice submarine, apoi despre producerea curenţilor marini de suprafaţă şi de adâncime, şi propagarea lor, despre transgresiunea Oceanelor, etc.

Subiectul tratat a fost susţinut cu frumoase şi interesante proecţiuni.

Ne-a bucurat mult faptul că şi la noi Marea a păşit pragul în domeniul cercetărilor ştiinţifice, şi sunt de lăudat aceia, cari, ca d-l Ciocârdel, îşi pot sacrifica timpul şi banul lor ca să cunoască minunăţiile şi binefacerile Mării.

Marea, drumul cel mai lesnicios pentru transportul şi schimbul mărfurilor între state, trebue să fie cât mai cunoscută navigatorilor în ceeace priveşte adâncimea, natura fundului, curenţii.

Inginerii hidrografi de asemeni trebue să cunoască compoziţia ei, schimbările de nivel prin flux şi reflux, etc., date necesare construcţiunilor de porturi şi canaluri sau pentru utilizarea energiei valurilor şi mareelor, tot asemenea inginerii navali au nevoe de aplicarea ştiinţei speciale a teoriei valurilor la construcţia navelor, iar industria pescuitului depinde în mare parte de cunoaşterea curenţilor marini şi de emigrarea planctonului — fiinţe infinit de mici de vegetale şi animale — care pluteşte pe ocean independent de voinţa lui şi care serveşte de aliment peştelui.

Ştiinţa oceanografiei necesită însă bani pentru întreprinderile ei şi dacă fonduri particulare n'au fost puse la dispoziţie în acest scop, decât în mod sporadic şi cu multă ardoare de Prinţul de Monaco, însă interesul practic a silit, la început Anglia şi Statele Unite ale Americei să contribue împreună la cheltuelile instalării cablului submarin între ele prin Oceanul Atlantic, ca pe urmă Anglia să susţină singură cheltuelile pentru legarea coloniilor sale cu metropola tot prin cabluri submarine. Rezultatele acestor prime cercetări, de un interes practic la început, deveniră apoi de un interes capital pentru cunoaşterea atâtor probleme ale oceanografiei, fapt ce avură de efect înflăcărarea şi altor state de a contribui la progresarea acestei ştiinţe şi aşa începu în a doua jumătate a secolului trecut şirul expediţiilor oceanice.

In Marea Neagră numai Ruşii au întreprins cercetări oceanografice şi tot ceeace ştim până acum despre adâncimele, condiţiunile fizice, chimice şi de compoziţie a fundului acestei Mări se datoreşte Rusiei, prea puţin altor naţiuni şi foarte puţin nouă Românilor.

Şi acum, văzând ardoarea cu care d-l Ciocârdel a îmbrăţişat această ştiinţă şi dorinţa sa de a o servi cu munca şi banul său, nu putem decât să-i dorim succes în întreprinderile sale sfătuindu-l să nu se descurajeze, căci ştiinţa Oceanografiei nu-i va aduce decât mulţumire deplină pentru tot ce dânsul va încerca în cunoaşterea acestei nobile ştiinţe.

C. Amiral P. BARBUNEANU

† Lt. Comandor mecanic Velciu Eugen

La 16 Dec. a. c., către ora 21, a încetat din viaţă în talia (Fiume) în vârstă de numai 42 ani Lt. C-dor Mec. Velciu E., unul din cei mai buni mecanici pe care i-a avut Marina Regală.

Născut la Slănic la 24 Aprilie 1894, a intrat la început în vechea Şcoală de Marină. Pentrucă perspectivele de a deveni ofiţer mai curând, erau mai puţine în Marină decât în alte arme, a intrat la 15 Oct. 1913 în Şcoala Militară de Administraţie.

Absolvind această şcoală a eşit sublocot. de administraţie la 15 Iunie 1915, grad cu care a intrat în războiul de întregirea neamului.

La 1 Aprilie 1917 a fost avansat locotenent, iar căpitan la 1 Oct. 1919.

Neuitând chemarea ce o simţise atunci când intrase în Şc. de Marină, şi viaţa de marinar ce începuse să o guste din timpul acestei şcoale, a trecut în Marină cu gradul de Căpitan mecanic, la 1 Noembrie 1921.

De atunci, Lt. C-dor mecanic Velciu Eugen a fost mereu îmbarcat pe toate navele Marinei de război, începând să se afirme din ce în ce mai mult prin priceperea sa, cunoştinţele sale, prin munca şi dragostea ce o arăta acestei meserii.

Cu începere din 1926 şi apoi după ce a fost înaintat Lt. C-dor (1 Oct. 1928), Lt. C-dor Velciu, nu a lipsit aproape din nici una din comisiunile trimise de către Marina de Război în străinătate pentru comenzi şi recepţii de nave şi materiale şi în care prin cunoştinţele şi tactul său a adus nepreţuite servicii Marinei.

Ordinele „Coroana României", „Steaua României", precum şi altele cu care a fost distins, sunt dovezile şi recunoştinţa pentru aceste servicii.

Tocmai acum, când era cea mai mare nevoe de experienţa şi cunoştiinţele sale pentru recepţia submarinului „Delfinul" pentru care era chiar trimis în Italia, o paralizie la trântit mai întâi la pat, spre a-l doborî apoi în mod definitiv.

Marinarii, prietenii şi cunoscuţii îi vor păstra desigur cele mai bune amintiri.

Tabla de materii pe 1935

(ANUL IV)

POLITICĂ ŞI ECONOMIE MARITIMĂ

Sub-Lt. Călin Eug. Botez: Viitoarea conferinţă navală . . 3
Mirth: O convenţie care nu trebue prelungită 26
Apostol Popa: Mai multă grijă de marina comercială . . 53
H. M.: Condiţiile stabilirei unui program naval 57
Dr. P. Verzariu: Petrolul românesc şi pavilionul vaselor tancuri 39
Gheron Netta: Navigaţia pe Nistru 128
*** Anglia şi Italia în Mediterana 160
Lt. H. Popovici: Rolul navigaţiei şi comerţul maritim . . . 145
Lt. M. Theohary: Necesitatea unui bazin de radub la Constanţa 147
Lazăr Maglaşu: Organizarea personalului din marina comercială 151
*** Drumul pe apă între Marea Baltică şi M. Neagră . 134
Lt. Ringhiopol: Evoluţia traficului maritim 169
Sub-Lt. Călin Eug. Botez: Acordul naval Anglo-German . . 122
Lt. Righiopol: Importanţa economică şi militară a transporturilor maritime în timp de război 191

TECHNICE

— — — Aerotorpiloarele 31
Submarine cu motor unic 161
Interesul militar al vitezelor mari 183

PROPAGANDĂ, INIŢIERE

Dr. Ing. Wl. V. Mendl: Modelele 27, 59
E. O.: Inţiere marinărească, supliment. No. 5, 6, 7, 8, 9, 10 şi 12
Ziua Apelor 135, 85
Patronul Marinei 101

OCEANOGRAFIE, PESCĂRIE

Cercetări asupra oceanului şi originei lui 96
Dr. Daia: Necesitatea unui port pescăresc la Constanţa . . 106
Al. Munteanu: Marea isvor de energie 126
Sondaje cu ajutorul undelor 160
Canalul dintre Pacific şi Atlantic 184

JURIDICE

No cure, no pay 2
Valabilitatea menţiunilor făcute de căpitan pe livret 173
Un proces interesant 184
Dezertarea de pe vas în străinătate 195

NECROLOG

Amiral Graçoski 76
Comandor V. Toescu 117
Regele Alexandru Unificatorul 121
Inginerul Gh. Popescu 125
Lord Jellicoe 189
Locot. C-dor Mec. Velciu E. 203

RECENZII

Dr. P. Zossin: Cariera marinărească 7, 21
G. G. Longinescu: De vorbă cu strop de apă 22
O. Parkers: Jane's Feghting shep 22
Locot. Ghezzo: Cartea marinarului începător 22
V. Cadariu: Minunate întâmplări pe apă şi pe uscat . . . 180
C. Amiral Bărbuneanu: In cadrul unei conferinţe 203

ISTORIE

D. Bis.: Odiseia vaporului „Bucureşti" 9, 45, 60
V. Păun: Vapoarele S. M. R. în timpul războiului 30
E. O.: Blue Band 92
Pelerinajul L. N. R. în Jugoslavia 108
Victor Stoianovski: Hrisovul pentru corăbile ţării ce sunt a umbla spre Dunăre 113
Un calcul nautic al regelui Angliei 118
Comand. Cociaş: Contribuţia marinei comerciale la răsboiul pentru intregirea neamului 192

YACHTING, EXCURSII

Căpt. I. Bodea: Pe Siret până la Mare 86
A. M.: Turismul pe apă 102
O femee comandant de navă 118
Lt. Comănescu: Escursia Ligii Navale Poloneze . 138, 158, 176, 200

LITERATURĂ

H. P.: „Theodore" operatorul 12
Wilson: Dramele mării 13
Constantinescu Achile: Un căpitan de 14 ani 38
H. Ibsen: Terje Vigen 39
Vasilia Gr.: Dunărea 45
Coralia Diaconescu: Spicuiri 46, 65
Al. Munteanu: Literatura mării 63
N.: Marea în cinematografele române ti 65
Al. Munteanu: Jean Bart al tineretului 77
M. Negru: O noapte pe Atlantic 79
Ap. D. Culea: Poezia Mării . . . . .
Al. Munteanu: Figuri care dispar 93
M. Negru: Poveşti despre Ecuatorul care se vede 95
A. M.: Personificarea navei în literatură 157
Comandor Ionescu-Jonsohn: Marinarul 166
N. P.: Viaţa marinarilor 197
A. M.: Sinţii pescari 196

CRONICĂ

Un an nou 1
Reorganizarea flotei germane 16
Situaţia tonajului desarmat 16
Liga Italiană Navală 16
Atlantique 17
Colaborarea soc. navigaţie, maritimă şi aeriană 17
Activitatea L. N. R. pe 1934 . . . . . 35, 66
Vitezele cargourilor moderne 47
Primul far fără gardian 48
Raţionalizarea traficului maritim 49
Abordajul crucişetoarelor *Hood* şi *Renown* 68
O cauză de abordaj 69
Mirth: Cronica lunei 75, 91, 104, 131, 152, 170
20 de ani dela torpilarea Lusitaniei 80
Ziua Apelor 114
Reglementarea muncei la bord în Jugoslavia 118
Chiurasate de 35.000 tone cu motoare 141
Flota comercială mondială 141

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANȚA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANȚA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ȘI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANȚA	Plec. Lun ora 11	Octom. 21 „	Novem. 4 «	Novem. 18 »	Decemb. 2 „	Decemb. 16 »	Decemb. 30 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	21 »	4 »	18 »	2 „	16 »	30 „
	Plec. „ „ 22	21 »	4 »	18 »	2 «	16 »	39 „
ISTANBUL	Sos. Marți ora 10	22 »	5 »	19 «	3 „	17 »	31 „
	Plec. „ „ 16	22 »	5 »	19 „	3 „	17 »	31 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 9	23 »	6 »	20 »	4 «	18 »	1 Ian.
	Plec. Vineri „ 11	25 «	8 »	22 „	6 „	20 »	3 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	26 »	9 »	23 „	7 «	21 »	4 „
	Plec. Duminică „ 19	26 »	9 «	23 „	7 „	21 »	4 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	27 »	Escală				
	Plec. „ „ 11	27 »	suspendată				
CONSTANȚA	Sos. Duminică ora 11	—	10 „	24 „	8 „	22 „	5 „
	„ „ „ 17	27 »	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român își rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesitățile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANȚA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR			
GALATZ	—	7 h.	10/X	7/XI	5/XII	NOTĂ: Durostor poate face escale suplimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.
SOULINA	17 h.	—	10 „	7 „	5 „	
	—	18 h.	10 „	7 „	5 „	
CONSTANTZA	6 h.	—	11 „	8 „	6 „	
	—	7 h.	12 „	9 „	7 „	
ISTANBUL	8 h.	—	13 „	10 „	8 „	
	—	18 h.	13 „	10 „	8 „	
LE PIRÉE	14 h.	—	15 „	12 „	10 „	
	—	11 h.	18 „	15 „	13 „	
VOLO	11 h.	—	19 „	16 „	14 „	
	—	15 h.	20 „	17 „	15 „	
CHIOS	14 h.	—	21 „	18 „	16 „	
	—	20 h.	22 „	19 „	17 „	
ISTANBUL	6 h.	—	24 „	21 „	19 „	
	—	12 h.	24 „	21 „	19 „	
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	22 „	20 „	
	—	20 h.	28 „	25 „	23 „	
SOULINA	7 h.	—	29 „	26 „	24 „	
	—	8 h.	29 „	26 „	24 „	
GALATZ	18 h.	—	29 „	26 „	24 „	

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanța—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanța

Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanța	Pentru Varna	Pentru Istanbul	Pentru Salonic
CONSTANȚA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,5
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaștri Egiptieni i

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA-IULIA	SUCEAVA
GALATZ		7 h.	21 Oct.	15 Nov.	12 Dec
SOULINA	16 h.	—	21 „	15 „	12 „
	—	17 h.	21 „	15 „	12 „
CONSTANTZA	6 h.	—	22 „	16 „	13 „
	—	14 h.	24 „	18 „	15 „
JSTANBUL	10 h.	—	25 „	19 „	16 „
	—	23 h.	25 „	19 „	16 „
IZMIR	6 h.	—	27 „	21 „	18 „
	—	11 h.	28 „	22 „	19 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	29 „	23 „	20 „
	—	20 h.	29 „	23 „	20 „
MALTE	6 h.	—	1 Nov.	26 „	23 „
	—	20 h.	2 „	27 „	24 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	4 „	29 „	26 „
	—	20 h.	4 „	29 „	26 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	6 „	1 Dec.	28 „
	—	18 h.	6 „	1 „	28 „
MARSEILLE	14 h.	—	7 „	2 „	29 „
	—	16 h.	11 „	6 „	2 Ian.
BARCELONE	11 h.	—	12 „	7 „	3 „
	—	16 h.	13 „	8 „	4 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	14 „	9 „	5 „
	—	11 h.	15 „	10 „	6 „
ALGER (facult.	10 h.	—	16 „	11 „	7 „
	—	18 h.	17 „	12 „	8 „
LE PIREE (facult.)	6 h.	—	22 „	17 „	13 „
	—	15 h.	22 „	17 „	13 „
CHIOS *	6 h.	—	23 „	18 „	14 „
	—	10 h.	23 „	19 „	14 „
ISTANBUL	11	—	24 „	19 „	15 „
	—	17 h.	24 „	19 „	15 „
CONSTANTZA	13 h.	—	25 „	20 „	16 „
	—	20 h.	26 „	21 „	17 „
SOULINA	6 h.	—	27 „	22 „	18 „
	—	7 h.	27 „	22 „	18 „
GALATZ	16 h.	—	27 „	23 „	18 „

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ	BUCUREȘTI	ARDEAL	PELEȘ	OITUZ
GALATZ	—	7 h.	4/X	20/X	28/X	8/XI	22/XI	8/XII	15/XII	28/XII
SOULINA	17 h.	—	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
	—	18 h.	4 „	20 „	28 „	8 „	22 „	8 „	15 „	28 „
CONSTANTZA	6 h.	—	5 „	—	—	9 „	23 „	—	—	29 „
	—	12 h.	7 „	—	—	11 „	25 „	—	—	31 „
ISTANBUL	6 h.	—	—	21 „	29 „	—	—	9 „	16 „	—
	—	18 h.	—	23 „	31 „	—	—	11 „	18 „	—
HAIFA	14 h.	—	8 „	24 „	1/XI	12 „	26 „	12 „	19 „	1/1
	—	20 h.	8 „	24 „	1 „	12 „	26 „	12 „	19 „	1 „
TRIPOLI (facult)	6 h.	—	13 „	28 „	5 „	17 „	1/XII	16 „	23 „	6 „
	—	18 h.	15 „	30 „	7 „	19 „	3 „	18 „	25 „	8 „
BEYROUTH	9 h.	—	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
	—	20 h.	16 „	31 „	8 „	20 „	4 „	19 „	26 „	9 „
	6 h.	—	17 „	1/XI	9 „	21 „	5 „	20 „	27 „	10 „
	—	17 h.	18 „	2 „	10 „	22 „	6 „	21 „	28 „	11 „
IAFFA	9	—	19 „	—	—	23 „	7 „	—	—	12 „
	—	20 h.	20 „	—	—	24 „	8 „	—	—	13 „
	6	—	—	3 „	11 „	—	—	22 „	29	—
	—	8 h.	—	6 „	14 „	—	—	25 „	1/1	—
ALEXANDRIE *	6	—	22 „	—	—	26 „	10 „	—	—	15 „
	—	12 h.	23 „	—	—	27 „	11 „	—	—	16 „
	11	—	—	7 „	15 „	—	—	26 „	2 „	—
	—	16 h.	—	8 „	16 „	—	—	27 „	3 „	—
PORT-SAID	8	—	24 „	—	—	28 „	12 „	—	—	17 „
	—	12 h.	25 „	—	—	29 „	13 „	—	—	18 „
	8	—	—	9 „	17 „	—	—	28 „	4 „	—
	—	16 h.	—	10 „	18	—	—	29 „	5 „	—
HAIFA (facult.)	9	—	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
	—	20 h.	26 „	11 „	19 „	30 „	14 „	30 „	6 „	19 „
ISTANBUL	6	—	31 „	15 „	23 „	5 XI	19 „	3/1	10 „	24 „
	—	12 h.	31 „	15 „	23 „	5 „	19 „	3 „	10 „	24 „
CONSTANTZ	13	—	1 XI	—	—	6 „	20 „	—	—	25 „
	—	20 h.	3 „	—	—	8 „	22 „	—	—	27 „
	8	—	—	16 „	24 „	—	— „	4 „	11 „	—
	—	20 h.	—	17 „	25 „	—	— „	5 „	12 „	—
SOULINA	7	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „
	—	8 h.	4 „	18 8	26 „	9 „	23 „	9 „	13 „	28 „
GALATZ	18	—	4 „	18 „	26 „	9 „	23 „	6 „	13 „	28 „

REDUCERILE PE CAILE FERATE ROMÂNE.

Cu începere dela 1 Februarie 1935, se acordă o reducere de 50% pe Căile Ferate Române, tuturor persoanelor ce călătoresc cu vapoarele S. M. R.

Dela această dată, fiecare călător va primi, în afară de biletul de vapor S. M. R. şi un certificat special, în baza căruia va putea efectua o călătorie pe C. F. R., cu 50% raducere, dela orice staţie din România până la Constanţa, pentru cei ce pleacă spre Levant şi dela Constanţa la orice staţie din România, pentru cei ce sosesc din Levant.

Biletele de ducere şi întoarcere S. M. R. vor fi de asemeni însoţite de certificate de reducere de dus şi întors, valabile 30 zile cel de ducere şi 100 zile cel de întoarcere, dela data emisiunei.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA III	REG. CAROL I II	DACIA III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II	(DACIA) III	REG. CAROL I II
		Linia II	Linia III										
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Oct. 12 „	Oct. 9 „	Oct. 26 „	Noem. 2 „	Noem. 9 „	Noem. 16 „	Noem. 23 „	Noem 30 „	Dec. 7 „	Dec 14 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Dec.	8 „	15 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	13 „	21 „	27 „	4 „	10 „	18 „	24 „	2 „	8 „	16 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	14 „	22 „	28 „	5 „	11 „	19 „	25 „	3 „	9 „	17 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	10 „	17 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	» » 11	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	17 „	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	12 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	18 „	—	1 Noe.	—	15 „	—	29 „	—	13 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19„
	Plec.	„ » 17	„ » 17	19 „	24 „	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	5 „	14 „	19„
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	25 „	—	8 „	—	22 „	—	6 »	—	20 „
	Plec.	S-tă „ 10	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 »	—	21 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 15	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
	Plec	» „ 18	—	—	26 „	—	9 „	—	23 „	—	7 „	—	21 „
PIREU	Sos.	Luni » 17	Luni » 7	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 Dec.	9 „	16 „	23 „
	Plec.	M-ţi » 10	» » 15	21 „	29 „	4 „	12 „	18 „	26 „	2 „	10 „	16 „	24 „
ISTANBUL	Sos.	M-ri » 12	M-ţi » 17	22 „	30 „	5 „	13 „	19 „	27 „	3 „	11 „	17 „	25 „
	Plec.	» » 14	M-ri » 14	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	4 „	11 „	18 „	25 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%. iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Preţul biletului de întoarcere se va socoti egal cu cel de ducere, atunci când se cumpără bilete aller-retour.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1800	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „REGELE CAROL I“

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Iştanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.290	Fr. frs. 900	F. frs. 660	—	—	—
	II	„ 940	„ 690	„ 475	—	—	—
	III	„ 510	„ 380	„ 210	—	—	—
	IV	„ 250	„ 210	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francez
P. T. = Piaştrii Egipţienzi

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)
Repară şi verifică în
Atelierele sale contori de apă de orice tip
Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C. F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILĂ, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „E. MARVAN“. — BUCUREȘTI.

Prețul Lei 20.—